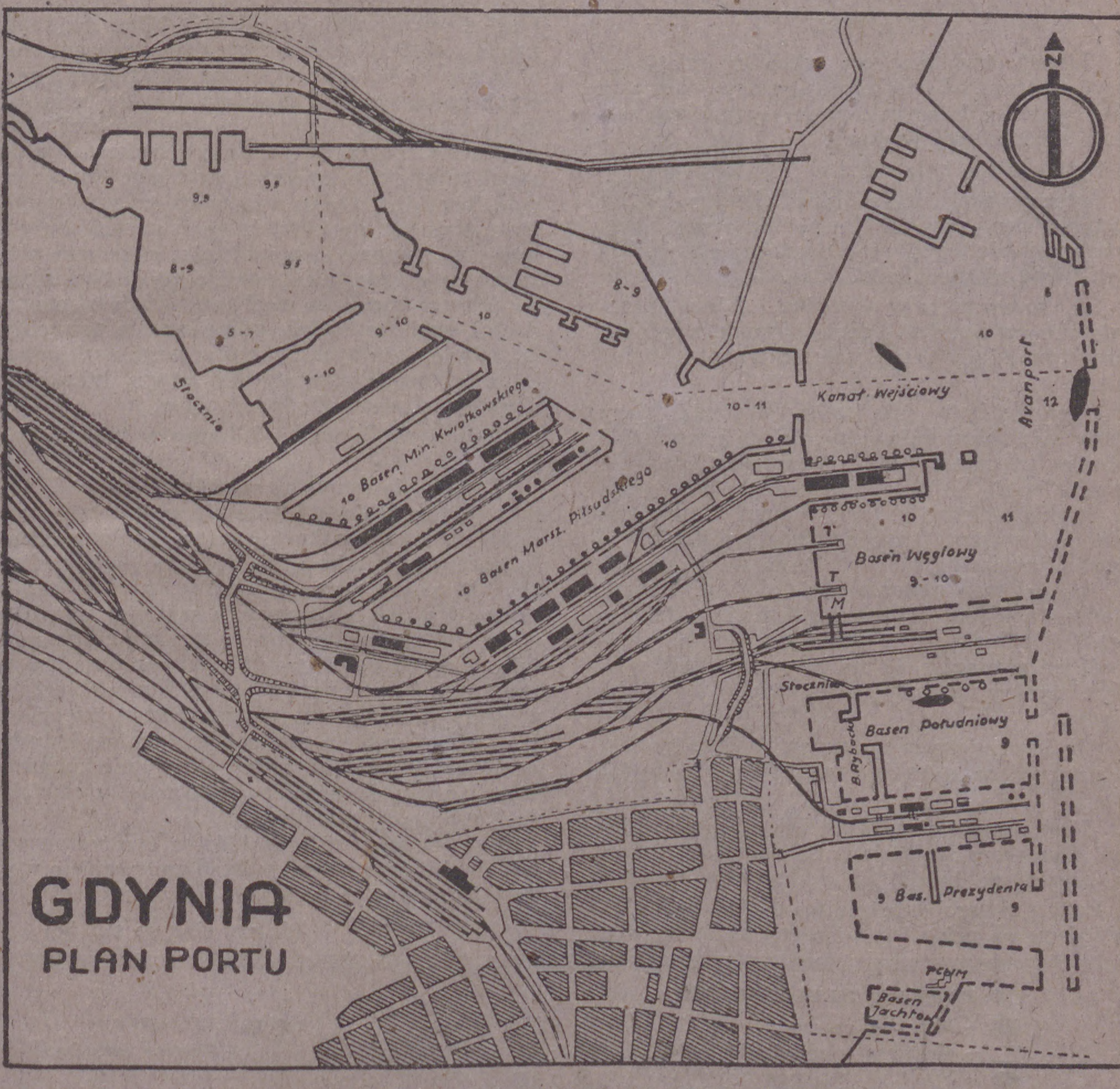
Cena 12 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok II MARZEC 1947 Nr 3(9)

Urban Krzyżanowski

DWIE awarie



nowela

SIER.

Od Redakcji. „Dwie Awarie" jest to jeden z najcelniejszych utworów marynistycznych okresu przedwojennego. Chęć zapoznania z nim naszych Czytelników spowodowała, iż utwór ten przedrukowujemy pomimo niemożności uzyskania zgody Autora, który przebywa zagranicą.

W r. 1887

„Linea", trzystotonowy szkuner, miała już dosyć sztormu. A jej szyper, stary Jonny z Sundby, też z drżącym sercem wyczekiwał zelżenia tygodniowej wichury.

Sytuacja nie była wesoła.

Zaraz po wyjściu z Köping, niestara jeszcze skrzynia ciec poczęła obiema burtami. Stary Jonny zachodził w głowę doszukując się przyczyn takiej niespodzianki.

Na oko wszystko w porządku. „Linea" przestała zimę w Sundvall, gdzie bosman, z jednym donajętym z lądu parobkiem lód wokół burt rąbali.

Wszystko było jak trzeba. Jesienią stary Jonny sam zniósł do międzypokładzia wszystkie konopne postronki, żagle wysuszone leżały na strychu, wodę z dębowych beczek spuszczono, ot, zwykła jesienna robota. Potem Jonny poszedł do Svensona, i po raz dziesiąty podziękował kupcowi za służbę, mówiąc, że na stare lata dosyć ma już tego bełtania się po słonej wodzie. Svenson poklepał starego po ramieniu, dał nawet 50 koron ekstra za ostatnią podróż, a na odchodnym zaznaczył, że ma już na przyszłą wiosnę korzystny kontrakt na drzewo. Więc gdyby Jonny...

Ale Jonny jeszcze raz zapewnił Svensona, że czas mu już na stare lata zakotwiczyć się na lądzie.

I tak przesiedział coś ze dwa miesiące w domu. Dopiero, gdy już lody na dobre ścięły szery, poszedł do Lindö, gdzie zimowała „Linea".

Bosman i parobek z miejsca dostali po karku, bo śniegu na pokładzie było coś na stopę, a u burt nic wody widać nie było. Mimo to, spotkawszy się ze Svensonem, stary Jonny ani słuchać nie chciał o korzystnym kontrakcie i nowych podróżach. I tak stało aż do wiosny, kiedy to cieśle z Lindö wyciągnęli na brzeg Lineę i rozpoczęli ze swą czeladzią szykować ją do drogi. Stary śpiesznie zakończył kryć słomą stodołę, porobił nowe koryta w chlewie, pokryjomu wstydając się swej baby natłuścił buty i wreszcie z początkiem kwietnia, z koszem niezgorszym na plecach, powędrował do Svensona.

A teraz tłucze się na Linei, klnie słomiany dach i świńskie koryta, które mu nie pozwoliły dopatrzyć cieśli dychtujących poszycie szkunera, klnie Svensona, Lineę i jej załogę, która już drugi dzień nie odchodzi od pomp.

Dawno nie bywał już Jonny w takich opałach.

Zaczęło się wszystko od przeciekania. Przyzwoitego cieśli dostać teraz nie można, byle nieuki biorą się za statkowe roboty. W Botnice było jeszcze jako tako... fala nieduża i wiatr równy. Dopiero przy wychodzeniu na Bałtyk sztorm był już niezgorszy, a szkwały przelatywały, targając płótniskami i tłukąc kadłubem o falę. Legł wtedy Jonny w swej kabinie, snem zmożony. Gdy w parę godzin potem wybiegł na pokład zbudzony przez Eryka, zoczył już tylko, jak kucharz rąbie z całą załogą pękniętą kolumnę grotmasztu i olinowanie. Gdyby nie kucharz, kiepski byłby koniec Linei, bo maszty chwiały się i groziły zawaleniem.

Cały dzień trwało zakładanie tymczasowego takielunku przerywane tylko pompowaniem wody z ładowni i co gorszymi szkwałami.

(dalszy ciąg na str. 58)

NA OKŁADCE: PLAN PORTU GDYŃSKIEGO

■ — Magazyny czynne
□ — Magazyny w odbudowie
● — Wraki Uszkodzone nabrzeża i falochrony — linią przerywaną
T — Taśmowiec
M — Dźwigi mostowe
● — Dźwigi czynne
○ — Dźwigi w odbudowie
●● — Zbiorniki
— — — Granice portu handl.
11 — Głębokości
.... — Granica strefy wolnocł.

Urządzenia pokładowe

Przedwczoraj spotkałem na ulicy redaktora Jotema i tak od słowa do słowa doszło między nami do umowy, że napiszę reportaż do „Żeglarza".

— Ale — powiadam — ja się na niczym nie znam!

— To tym lepiej. Wasz reportaż będzie bardziej bezpośredni. Napiszecie coś o statkach!

— Phi, o statkach to już tyle było w „Żeglarzu"...

— Nie martwcie się, wcale nie za dużo. Przyjdziecie jutro przed południem do Redakcji, to wam ułatwimy dostanie się na jakiś statek. Opiszecie wszystko, co się znajduje na jego pokładzie. I tyle.

— Tylko na pokładzie? To co ja będę pisał? Komin, maszty, mostek, kotwica — i już!

Zdaje się Wam. Zresztą zobaczycie. A zatem do jutra! Cześć!

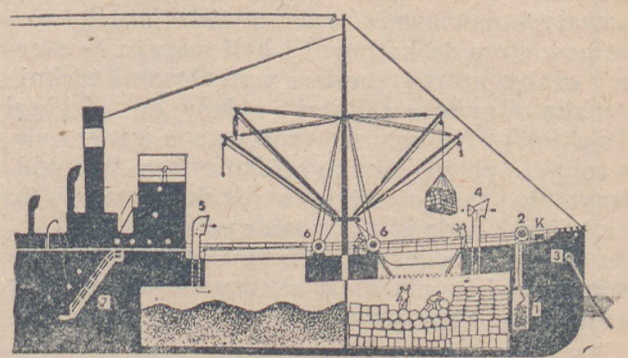
— Cześć!

— — — — — —

Statek, który zwiedzałem był to polski węglowiec s/s „Ratai". Stał pusty, przycumowany przy nabrzeżu belgijskim, czekając aż się opróżni miejsce przy którymś taśmowcu. Czarne jego **burty** sterczały wysoko ponad krawędzią nabrzeża i zbliżając się byłem w kłopocie — jak ja się dostanę na **pokład**. — Może po jakiejś sznurowej drabince, a może poprostu po linie? Okazało się jednak, że wzdłuż burty umocowane są zupełnie wygodne, opuszczane z pokładu schodki — zwane **trapem**. Wszedłem więc możliwie jak najzgrabniej do góry i odrazu z miejsca stwierdziłem, że Jotem miał rację: szczegółów przeróżnych do licha i trochę! Ale nic — dam sobie radę!

Po chwili w towarzystwie uprzejmego trzeciego oficera statku, odbywałem już moją wędrówkę, notując skwapliwie dziesiątki przedziwnych fachowych słów i nazw, które postanowiłem sobie jak najprędzej przyswoić. Te właśnie słowa są wydrukowane w reportażu tłustymi czcionkami. Spróbujcie i Wy je zapamiętać. — Ja umiem już wszystkie na wyrywki!

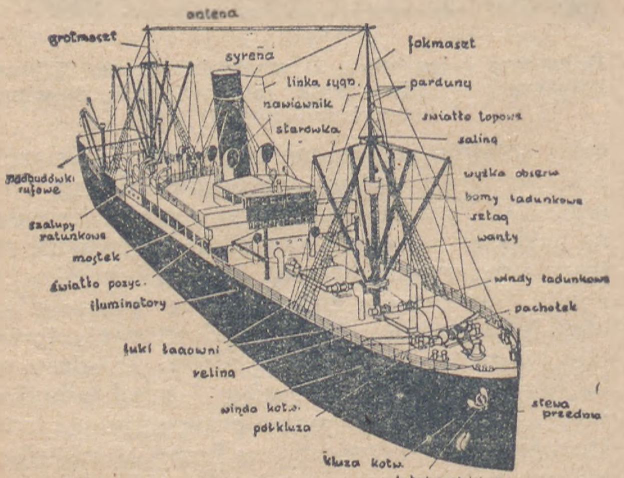
Zwiedzanie zaczęliśmy od **dziobu**, który wznosząc się nieco wyżej niż linia pokładu, tworzy przednią nadbudówkę t. zw. **bak**. Tutaj właśnie znajdują się urządzenia do cumowania i kotwiczenia statku. A więc po środku króluje masywna parowa **winda kotwiczna**, służąca do wyciągania z dna **łańcucha kotwicznego** wraz z kotwicą. Używa jej się także do nawijania na bęben **cum**, jeśli trzeba statek na nich podciągnąć. Tuż poza **przednią stewą** znajdują się po obu stronach dziobu specjalne otwory w burtach, zwane **kluzami** — a w nich wiszą potężne, kilka nieraz ton ważące **kotwice**, przyczepione do łańcucha sporządzonego ze stalowych, wielkich ogniw. Zapas łańcucha kotwicznego, którego bywa na statku kilkaset metrów — znajduje się w specjalnym pomieszczeniu wewnątrz przedniej części **kadłuba**. Do zamocowywania lin znajduje się na dziobie cały szereg masywnych, podwójnych słupków zwanych **pachołkami**. Prócz tego t. zw. **półkluzy** spełniają rolę prowadnic, nie pozwalając na obsuwanie się lin wzdłuż burty. Pomiędzy bakiem a nadbudówką **śródokręcia** znajdują się dwa obszerne prostokątne **luki**, czyli otwory wiodące do ładowni statku. Luki są na czas rejsu bardzo pieczołowicie i solidnie zamykane: najpierw idą żelazne, potężne szyny, zwane **rozpornicami**, na nie układa się szczelnie dopasowane, grube drewniane **pokrywy**, a na tym wszystkim umocowuje się jeszcze przyzwoity brezent. Między lukami ustawiony jest przedni maszt statku, zwany również **fokmasztem**. Do przeładowywania towarów, w razie braku odpowiednich urządzeń na brzegu, służy zespół **bomów** i **wind ładunkowych**. Windy ładunkowe przypominają konstrukcją windę kotwiczną, a bomy są to ruchome, mocne drzewca, wspierające się podstawą o maszt i zaopatrzone w szereg bloków oraz lin przeciągniętych przez inne bloki umocowane u niewielkiej poprzeczki na maszcie — zwanej **salingiem**. Również do salingu przymocowane są częściowo liny przytrzymujące maszt od przodu **(sztagi)** oraz z boków **(wanty** i **perduny)**. Na niektórych statkach znajduje się w połowie mniej więcej wysokości przedniego masztu **wyżka obserwacyjna**, zwana też często i chętnie „bocianim gniazdem". Wysokie, grube rury sterczące tu i ówdzie z pokładu to **nawiewniki** i **odwietrzniki** służące do wentylacji ładowni i pomieszczeń. Okrągłe okienka **kabin** nazywa się na statku **iluminatorami**, a obszerne, oszklone daszki na pokładzie i wierzchach nadbudówek — **lukami świetlnymi**. Pokład otoczony jest ma-



1) komora łańcuchowa, 2) winda kotwiczna, 3) kluza kotwiczna, 4) odwietrznik, 5) nawiewnik, 6) windy i bomy ładunkowe, 7) trap.

sywną balustradą, zwaną tu **relingiem** jeśli jest ażurowa, a **nadburciem** o ile jest masywna i stanowi przedłużenie **poszycia** statku.

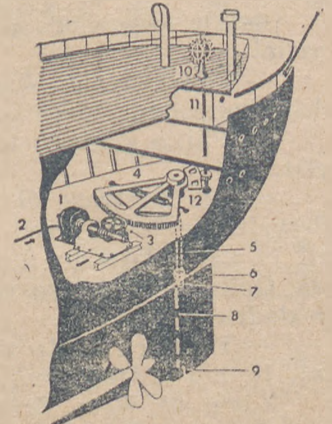
No, a teraz jesteśmy na śródokręciu i po schodkach wchodzimy nieco wyżej. Okazuje się, że na statku nie tylko schodki poza burtę, ale wszystkie wogóle schodki wewnątrz i na pokładzie nazywa się trapami, tak jak wszystkie otwory noszą ogólną nazwę luków. Przednią część nadbudówki głównej zajmuje **mostek kapitański** oraz **sterówka**, stanowiące punkt centralny statku. Tutaj podczas rejsu czuwa stale oficer wachtowy, a wpatrzony w kompas sternik utrzymuje statek na wyznaczonym kursie. W skrzydła mostku kapitańskiego wbudowane są boczne **światła pozycyjne** — zielone po prawej, czerwone po lewej burcie. Do kompletu świateł pozycyjnych parowca należy jeszcze białe **światło topowe** na przednim maszcie, takież światło — tylko nieco wyżej na tylnym maszcie oraz **światło rufowe**. Poza sterówką, prócz wielkich fajkowatych nawiewników doprowadzających świeże powietrze do kotłowni i hali maszyn — sterczy gruby, czarny **komin** z wymalowaną pięknie **oznaką armatora** („Rataj" należy do „Żeglugi Polskiej"). Na kominie umocowana jest **syrena**, a rozpięta pomiędzy nim a fokmasztem lina podtrzymuje szereg cieńszych **linek sygnałowych**, na których podnosi się w razie potrzeby flagi kodu międzynarodowego. Po obu burtach nadbudówki śródokręcia bielą się czyściutkie **szalupy ratunkowe**. Spoczywają one na specjalnych pod-



Urządzenia pokładowe na statku handlowym.

pórkach, a w razie potrzeby spuszcza się je z łatwością na wodę przy pomocy t. zw. **szlupbelek**, wysokich zakrzywionych pałąków, na których się szalupy podwiesza, wysuwa poza burtę a następnie luzując odpowiednie liny opuszcza w dół. Na urządzenia ratownicze kładziony jest na statkach specjalny nacisk, to też poza szalupami jest jeszcze na pokładzie kilka **tratew ratunkowych** oraz kilkanaście **korkowych kół ratunkowych**. Pomiędzy śródokręciem a **nadbudówką rufową**, tak jak na przodzie, znajdują się dwie dalsze ładownie, do których prowadzą luki nr. 3 i 4 (luki i ładownie numeruje się od przodu ku rufie). Ustawiony pomiędzy nimi **grotmaszt** zaopatrzony jest podobnie jak i maszt

Urządzenia sterowe na statku handlowym: 1) maszynka sterowa, 2) kabel do sterówki, 3)-4) przekładnia, 5) trzon steru, 6) wodoszczelna tuleja, 7) złącze steru, 8) zawiasy, 9) pięta steru, 10-12) urządzenie steru awaryjnego.



przedni — zarówno w zespół bomów ładunkowych jak i w identyczny komplet podtrzymujących go lin. Pomiędzy obydwoma masztami rozpięta jest **antena radiowa**. Na samej rufie mieści się t. zw. **ster awaryjny** — używany w wypadku zepsucia się normalnego urządzenia sterowego. Zwykle bowiem ruch koła sterowego w sterówce na śródokręciu — przenoszony jest na **pióro steru** nie bezpośrednio a przy pomocy parowej, hydraulicznej lub elektrycznej **maszynki sterowej** mieszczącej się na rufie w specjalnym pomieszczeniu. Gdy to urządzenie zepsuje się, można jeszcze kierować statkiem przy pomocy bezpośredniego steru awaryjnego. Często na rufie znajduje się mniejsza, pomocnicza kotwica — umieszczona albo w specjalnej **kluzie rufowej** albo bezpośrednio na pokładzie. Do manewrowania nią służy oddzielna winda. Są tu też „pachołki" do cum i półkluzy. W czasie postoju statku w porcie powiewa na rufie, na specjalnym drzewcu — **bandera**. W czasie pływania natomiast, banderę podnosi się na grotmaszcie.

— — — — — —

Wracałem do domu z lekkim zawrotem w głowie — zbyt dużo fachowych pojęć jak na jeden raz. W każdym razie wiem już jasno — że na pokładzie statku znajdują się nie tylko strzeliste maszty z „bocianim gniazdem" oraz dymiący czarny komin — ale i coś więcej. Widać to zresztą na rysunkach. **Andrzej Malczewski.**

OD REDAKCJI:

ZAPYTANIA. Ponieważ zarówno w bieżącym jak i w następnych numerach „Żeglarza" znajdą Czytelnicy **wszystkie** interesujące ich informacje o kursach pracy morskiej, kursie korespondencyjnym oraz o całym szkolnictwie morskim — Redakcja prosi o nie nadsyłanie dodatkowych zapytań, bowiem ani Sekretariat PCWM, ani Redakcja — nie dysponują dostateczną ilością czasu na załatwianie tych wszystkich, którzy zwracają się o informacje. **KONKURS.** Wyniki II Konkursu „Żeglarza" zostaną ogłoszone w następnym tj. kwietniowym n-rze naszego pisma. **ZADANIE Nr. 2.** Nadsyłane do Redakcji odpowiedzi na Zadanie nr. 2 są b. często niekompletne jeśli chodzi o wyliczenie polskich statków handlowych. A przecież uważnie przeglądając „Żeglarza" — można je wszystkie z łatwością znaleźć.

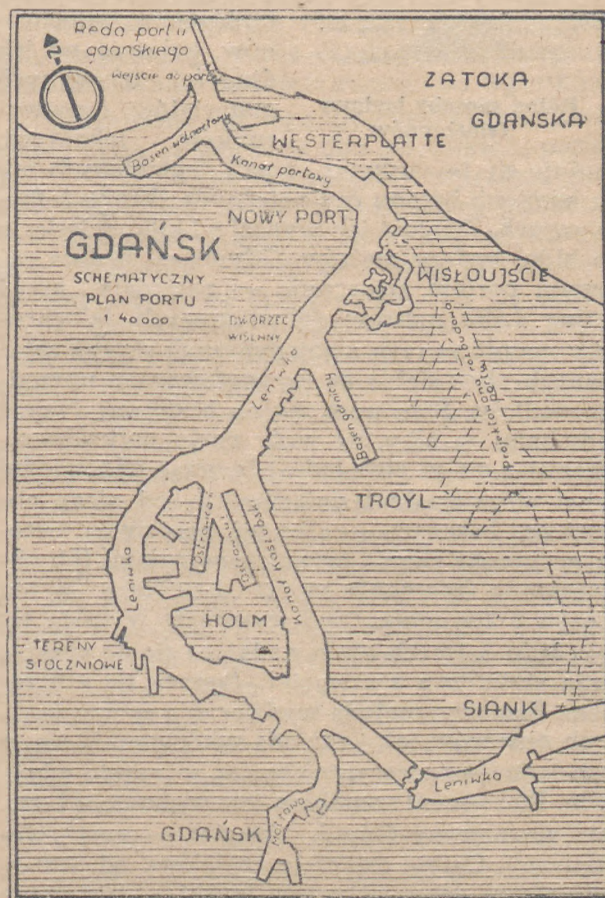
O rodzajach portów

Punktem wyjściowym i końcowym każdej prawie podróży morskiej statku handlowego — jest **port**. Liczne są porty na świecie, ale niema wśród nich dwóch jednakowych ani nawet podobnych, każdy jest inny, każdy ma odrębny wygląd i odrębne oblicze. Dlatego dość trudno jest ująć porty morskie w jakieś ścisłe grupy i kategorie, a jeśli to się czyni, to raczej tylko ramowo. Porty dzielimy zwykle według ich przeznaczenia, oraz według sposobu i miejsca ich budowy.

Większość portów na świecie to t. zw. **porty handlowe** — czyli miejsca osłonięte przed działaniem fal, wichrów i prądów — zapewniające swobodny i spokojny postój statkom, przybywającym tam dla wykonania czynności przeładunkowych ze statków morskich na drogi lądowe, lub drogi wodne śródlądowe, względnie odwrotnie. Porty takie stanowią kompleks urządzeń hydrotechnicznych, mechanicznych i składowych, ułatwiających przeładowywanie i składowanie najróżnorodniejszych towarów.

Prócz portów handlowych istnieją także **porty rybackie,** będące gorzej czy lepiej wyposażoną bazą dla rybołówstwa przybrzeżnego lub dalekomorskiego, dalej — **porty wojenne** oraz t. zw. **porty - schroniska,** miejsca dokąd chronią się statki zaskoczone na morzu złymi warunkami atmosferycznymi. Bywa często, że poszczególne znaczniejsze porty morskie łączą w sobie wymienione powyżej rodzaje portów w jedną uniwersalną całość. Np. Gdynia jest nie tylko wielkim portem handlowym ale także portem wojennym i bazą naszej Floty Wojennej, jest poza tym nowoczesnym i dużym portem rybackim oraz portem jachtowym.

Inny zasadniczy podział portów morskich — to podział na porty **naturalne** i **sztuczne.** Pierwsze z nich to takie, które powstały w dogodnie ukształtowanych miejscach wybrzeża morskiego, już w samej swej istocie predystynowanych na schronisko dla statków. Są to więc porty założone w pobliżu ujścia większych rzek. lub w głębi zasłoniętych od wichrów i fal zatok. Zwykle w miejscach tak dogodnych powstawały rychło osady kupieckie, które w miarę rozrastania się w wielkie miasta handlowe — rozbudowywały i ulepszały przyległe do nich porty naturalne, stanowiące źródło ich rozkwitu. Przystosowanie takiej naturalnej przystani do swobodnego postoju statków i jak najłatwiejszego przeładunku przywożonych towarów — nie natrafiało zwykle na decydujące trudności techniczne. Ujście rzeki czy wylot zatoki umacniano i oznaczano latarniami morskimi, brzegi obudowywano drzewem lub kamieniami — tworząc wygodne **nabrzeża,** a w miarę wzrostu portu wykopywano dodatkowe **baseny** połączone w jedną wielką całość, bądź bezpośrednio, bądź przy pomocy sieci **kanałów.** Stosunkowo najwięcej kłopotu sprawiała zawsze kwestia ciągłego pogłębiania dna — zamulanego w szybkim tempie przez rzeki oraz problem przypływu i odpływu morza, dający się odczuwać nawet dość daleko od ujścia, w postaci różnicy poziomów wody, wahającej się co parę godzin od kilku do kilku-

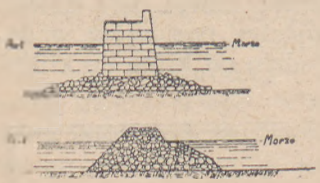


Gdańsk — port naturalny otwarty

nastu metrów. Pierwszą trudność przezwyciężono przy pomocy stale czynnych pogłębiarek, a co do drugiej — to w portach, gdzie amplituda wahań wody była szczególnie wysoka — poczęto budować zamiast basenów — **doki** oddzielane od właściwego koryta rzeki czy kanału **śluzami,** uniemożliwiającymi zmianę poziomu wody wewnątrz poszczególnych doków. Przykładem takiego naturalnego **portu zamkniętego** jest Londyn. Do **otwartych portów** naturalnych, t. j. takich, które nie posiadają śluz i przez to są stale dostępne — należy jeden z największych portów na kontynencie — Hamburg. Tego samego rodzaju są polskie porty naturalne — Szczecin i Gdańsk. Przykładem portu naturalnego, położonego w głębi zamkniętej zatoki (wszystkie po-

przednie to porty położone u ujścia rzek) jest niemiecka Kilonia lub włoska Genua.

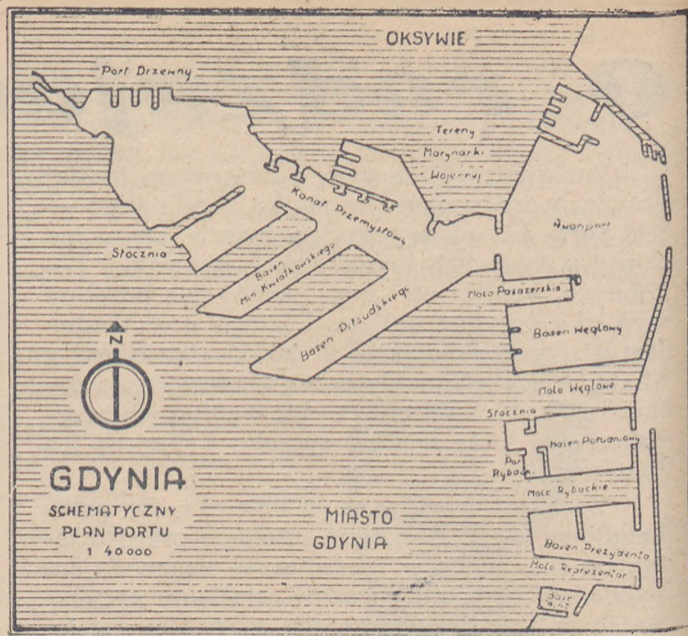
Przeciwieństwem portów naturalnych są porty sztuczne, powstałe zwykle na skutek specjalnej sytuacji gospodarczo - politycznej, przy czym dogodność miejsca odgrywa tu rolę drugorzędną, przez co zwykle bardzo znaczne są trudności techniczne jakie należy pokonać. Aby taki port mógł spełniać swoją rolę musi być przede wszystkim zabezpieczony od działania fal. Warunek ten trzeba najczęściej stworzyć sztucznie — oddzielając obszar portu od otwartego morza **falochronem**. Różne są metody budowania falochronów, zależnie od ich długości, używanych materiałów oraz warunków lokalnych.



Różne sposoby budowy falochronów.

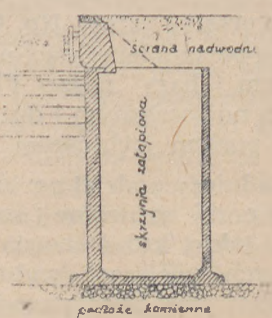
Buduje się je zarówno z pali drewnianych jak i z kamieni, betonu czy potężnych skrzyń żelbetonowych. Długość ich wynosi od kilkudziesięciu do kilku tysięcy metrów. Gdynia — będąca rasowym portem sztucznym — posiadała przed wojną 4.000 metrów żelbetonowych falochronów, montowanych z pojedyńczych skrzyń zatapianych obok siebie na przygotowanym uprzednio podłożu. Sam port można budować dwoma sposobami — albo, na wzór portu naturalnego, wkopując się w głąb lądu i tworząc odpowiedni kanał wraz z odgałęziającymi się od niego obszernymi basenami — albo też, przeciwna metodą, zasypując ziemią ograniczone palami lub obmurowane fragmenty morza i tworząc w ten sposób t. zw. **mola**, czyli wysunięte w wodę języki lądu, z trzech stron nadające się do przybijania statków a z czwartej łączące się z brzegiem. Zarówno metoda wydzierania morzu pewnych obszarów jak i metoda wkopywania się w głąb lądu — reprezentowane są w porcie gdyńskim. Pierwszym sposobem jest wykonany t. zw. **port zewnętrzny** Gdyni, drugim — **port wewnętrzny.** Całość osłonięta częściowo od otwartego morza przez półwysep helski — chroniona jest bezpośrednio za pomocą długiego pasma falochronów, nazewnątrz których ciągnie się **reda**, czyli miejsce, gdzie kotwiczą statki przed wejściem, bezpośrednio po wyjściu lub w wypadku, gdy nie mają zamiaru zawinąć do portu. Odpowiednio oznaczone i głębokie wejście umożliwia swobodny ruch (obecnie wejście do Gdyni jest prowizoryczne, gdyż we właściwym zatopiony jest pancernik niemiecki „Gneisenau"), prowadząc do t. zw. **awanportu** czyli przedporcia. Port zewnętrzny w Gdyni składa się z czterech mól — obudowanych żelbetonowymi skrzyniami i tworzących szereg nabrzeży obramowujących cztery baseny zewnętrzne: Węglowy, Południowy, Prezydenta i Jachtowy.

Na port wewnętrzny składa się wykopany w torfiastym terenie Kanał Przemysłowy oraz odgałęziające się na prawo i lewo od niego baseny wewnętrzne, również obramowane nabrzeżami. Nabrzeża portowe są nie tylko odpowiednio obmurowane i zabezpieczone od podmycia, ale posiadają przy tym wystarczającą głębokość umożliwiającą dobijanie do nich dużych nawet statków, oraz są odpowiednio „uzbrojone", czyli bogato zaopatrzone w zespoły urządzeń przeładunkowych, magazynów, w tory kolejowe i drogi kołowe.



Gdynia — port sztuczny otwarty

Jedne z basenów portu przeznaczone są do przeładunków masowych, inne do obsługi ruchu



Sposób budowy nabrzeży w porcie gdyńskim.

pasażerskiego i towarów drobnicowych, inne służą za port rybacki, w innych znowu zgrupowany jest przemysł stoczniowy, gdzieindziej mieści się port wojenny, port jachtowy — na uboczu — specjalny port drzewny i port naftowy. Wszystkie zaś te części razem wraz z całym kompleksem portowych budowli i urządzeń — tworzą bezpieczny, wygodny i wydajny port — chętnie przez obcych odwiedzany i stanowiący słuszny przedmiot dumy dla tych wszystkich, którzy do jego powstania i działalności pracą swą się przyczynili.

Jotem.

Środowisko i życie morza

Morze jest bezsprzecznie najrozleglejszym środowiskiem życia na ziemi. Dowodzi tego olbrzymia jego powierzchnia, wielkie głębiny, dochodzące w oceanach do 10 km i fakt zasiedlenia przez organizmy wszystkich warstw morza od powierzchni do dna. Jeżeli uwzględnimy, że życie na lądach tylko nieznacznej grubości warstwą pokrywa kontynenty, powiedzmy przeciętnie kilkudziesięciometrową (najwyższe drzewa), bo nie można brać w rachubę takich organizmów jak ptaki, które wzbijają się i wyżej w powietrze ale tylko czasowo, i dla rozwoju, żerowania lub odpoczynku muszą zawsze powrócić na ląd, — to się okaże, że życie lądowe jest raczej powierzchniowe, podczas gdy w morzu rozsiedla się ono **objętościowo,** w całej przestrzeni wodnej, więc nieraz do kilku kilometrów głębokości. Jednak dotyczy to tylko zwierząt i bakterii.

W stosunku do roślinności morza, zarówno osiadłej, dennej jak i pływającej, złożonej z mikroskopowej wielkości komórek, istnieje zasadniczy czynnik, ograniczający jej rozsiedlenie pionowe: przenikanie światła. W związku ze zmianą i szybkim pochłanianiem przez wodę morską promieni świetlnych, kres dolny występowania roślinności tak dennej jak pływającej, nie przekracza w zasadzie kilkuset metrów (350), a maksymalny jej rozwój przenosi się jeszcze wyżej. Podmorskie lasy listownic, największe formacje roślinne jakie morze wytworzyło, nie schodzą w zasadzie niżej 40—50



Podmorskie lasy listownic

m. W ten sposób życie roślinności morskiej staje się zjawiskiem raczej **powierzchniowym,** podczas gdy zwierzęta są mieszkańcami całości środowiska morskiego. Ale i one nie rozmieszczają się równomiernie w morzu.

W zależności od zasobów pokarmowych, które w pierwszym swym źródle pochodzą od roślinności, maksimum występowania zwierząt także się daje stwierdzić przeważnie w wodach płytszych, średnich a nie najgłębszych. W miarę oddalania się od wód przybrzeżnych w kierunku otwartego oceanu z jednej strony, a z drugiej idąc od wód powierzchniowych w głąb, obserwujemy ogólne zjawisko osłabienia nasilenia życia morskiego, głównie jak powiedzieliśmy, w związku z pogarszaniem się warunków odżywczych, których źródło znajduje się w wodach naświetlonych. Jeżeli tu i ówdzie, na dnie wód bardzo głębokich, znajdujemy obfitsze skupienia zwierząt, są one wywołane najczęściej przez szczególnie korzystne warunki lokalne i należą raczej do wyjątków.

Niezależnie od tego ilościowego rozmieszczenia życia w morzu w obu kierunkach, poziomym i pionowym, dostrzegamy wyraźnie różnice jakościowe życia w rozmaitych punktach środowiska morskiego, w zależności od **warunków fizycznych.** Wraz ze zmianą głębokości i oddalaniem się od brzegów, zmienia się oświetlenie, temperatura, zasolenie, zawartość tlenu, burzliwość wody, charakter dna itd., co nie pozostaje bez wpływu na skład i życie organizmów. Muszą być one przystosowane do warunków w których żyją, bo inaczej zginęłyby. Muszą posiadać budowę ciała i czynności sharmonizowane z warunkami otoczenia.

Tym się tłumaczy, że życie w różnych warstwach wód i w różnych piętrach dna morskiego jest zasadniczo inne i ażeby je zrozumieć, trzeba zapoznać się przede wszystkim ze zróżniczkowaniem tego bezmiaru wód na pozór jednorodnego, jakim wydaje się być żywioł morski, a który nie jest w istocie jednorodny. Nasuwa się potrzeba wyróżnienia działów morskich, choćby największych ale odrębnych życiem i warunkami bytowania.

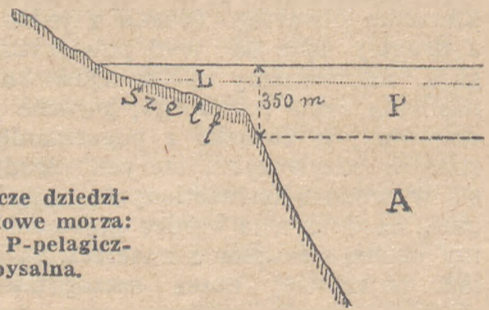
Oto krótka charakterystyka tych działów:

Dziedzina **litoralna** — obejmuje dno i wody przybrzeżne pozostające w zasięgu s z e l f u, który jest niejako dalszym ciągiem kontynentu, tylko pogrążony jest w morzu. Jest to środowisko o szczególnie urozmaiconych warunkach bytowania i bujnym życiu, zarówno roślinnym jak i zwierzęcym, zasiedlającym dno i wody zalegające ponad nim, które w odróżnieniu od wód oceanicznych nazywamy n e r y t y c z n y m i.

Dziedzina **pelagiczna**, górna albo prześwietlona (e u p e l a g i c z n a), roztacza się poza zasięgiem s z e l f u, obejmując warstwę wód oceanicznych do głębokości maksymalnie 350 m. Podobnie jak strefa przybrzeżna jest to dziedzina twórcza morza, bo w niej rozwija się życie drobnych mikroskopijnych roślinek (okrzemki, wiciowce), które są podstawą życia zwierząt.

Wreszcie dziedzina **abysalna** obejmuje dno i wody ciemne poniżej 350 m, nieprodukcyjne, pozbawione życia roślinnego, zasiedlone przez

ciekawe bardzo zwierzęta głębinowe i bakterie, żyjące kosztem „deszczu trupów", spadającego z górnych naświetlonych warstw morza. Jest więc wielkim środowiskiem wód morskich, przeciętnie dziesięciokrotnie większym od wód prześwietlonych, uzależnionym również od tych wód odżywczo.



Trzy zasadnicze dziedziny środowiskowe morza: L-litoralna; P-pelagiczna; A-abysalna.

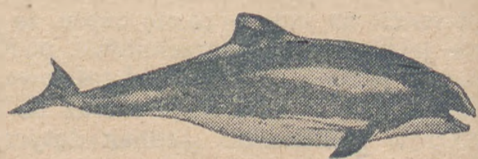
Podział ten w całej rozciągłości znajduje zastosowanie jednak tylko w odniesieniu do wód otwartego oceanu i do mórz głębokich jak np. Śródziemne, przekraczające miejscami 4.000 m. Bałtyk natomiast, podobnie jak i M. Północne, należy do t. zw. mórz płytkich albo szelfowych, ponieważ jego głębokości nie przekraczają w zasadzie 200 m, czyli maksymalnej głębokości szelfu. W związku z tym podpadają oba ostatnie morza pod kategorię szeroko rozumianej dziedziny litoralnej albo przybrzeżnej. Nie mają strefy pelagicznej oceanicznej ani też abysalnej. Są morzami w pewnym stopniu niekompletnymi, choć pod względem rybackim bardzo żyznymi, zwłaszcza M. Północne, uwzględniając, że większość połowów odbywa się właśnie na terenach szelfowych.

Mówiliśmy tylko co o podziale morza, wychodząc od samego środowiska. Powiemy teraz parę słów o **podziale biologicznym** życia morskiego, więc jako punkt wyjścia weźmiemy organizmy, które żyją w nim. Możemy je dzielić na zwierzęta, rośliny i bakterie, ale taki podział nie byłby specjalnie „morski", bo znajduje także zastosowanie w odniesieniu do organizmów lądowych i słodkowodnych.

W morzu dzielimy organizmy inaczej, liczymy się przede wszystkim z ich ustosunkowaniem się do podłoża, względnie do przestrzeni wodnej, wśród której żyją, a także ze sposobami poruszania się. Pod tym względem dwie grupy organizmów nasuwają się od razu, denne czyli t. zw. **bentos** i formy **pelagiczne.** Początkowy podział biologiczny pokrywa się, jak widzimy, ze środowiskowym, co jest zrozumiałym wobec tego, że dno i toń wody, stwarzają w morzu istotnie zasadniczo odrębne warunki bytowania dla organizmów. Denne, jako cięższe od wody, wymagają do życia podłoża, oparcia, substratu, na którym żyją i po którym poruszają się, lub do którego się przytwierdzają, jak to czynią rośliny denne albo zwierzęta osiadłe. W związku z tym dzielimy je na bentos **ruchliwy** i **osiadły,** włączając do ostatniego obok form przytwierdzonych (glony osiadłe, korale, gąbki etc.) także i ryjące w podłożu. Zróżnicowanie dalsze bentosu polega na wyróżnieniu typów, w związku z fizycznymi właściwościami dna (skaliste, piaszczyste, muliste, zarosłe).

Organizmy pelagiczne przeciwnie, żyją w toni wód niezależnie od podłoża, są lekkie jak woda, w której żyją. Jedne z nich czynnie pływają z pomocą rozmaitych organów swego ciała, jak ryby, wieloryby, delfiny, foki, żółwie morskie, głowonogi i inne. Tworzą one świat pływaków aktywnych albo **nekton** morski, zazwyczaj większych rozmiarów, który przeciwstawiamy mniej lub więcej biernie unoszącemu się w wodzie mikroskopowemu **planktonowi** (drobne raczki i roślinki typu okrzemek, wiciowców) i drobnej faunie pelagicznej jak meduzy, rurkopławy, sprzągle.

Morświn-ssak morski, pływak aktywny, przedstawiciel nektonu



Grupy lądowej, która by odpowiadała planktonowi, nie znamy w środowisku powietrznym. Planktonowy sposób życia możliwy jest tylko w środowisku wodnym, wielokrotnie gęstszym od powietrznego. Tylko bowiem środowisko wodne daje możność unoszenia się delikatnym, przezroczystym stworzonkom

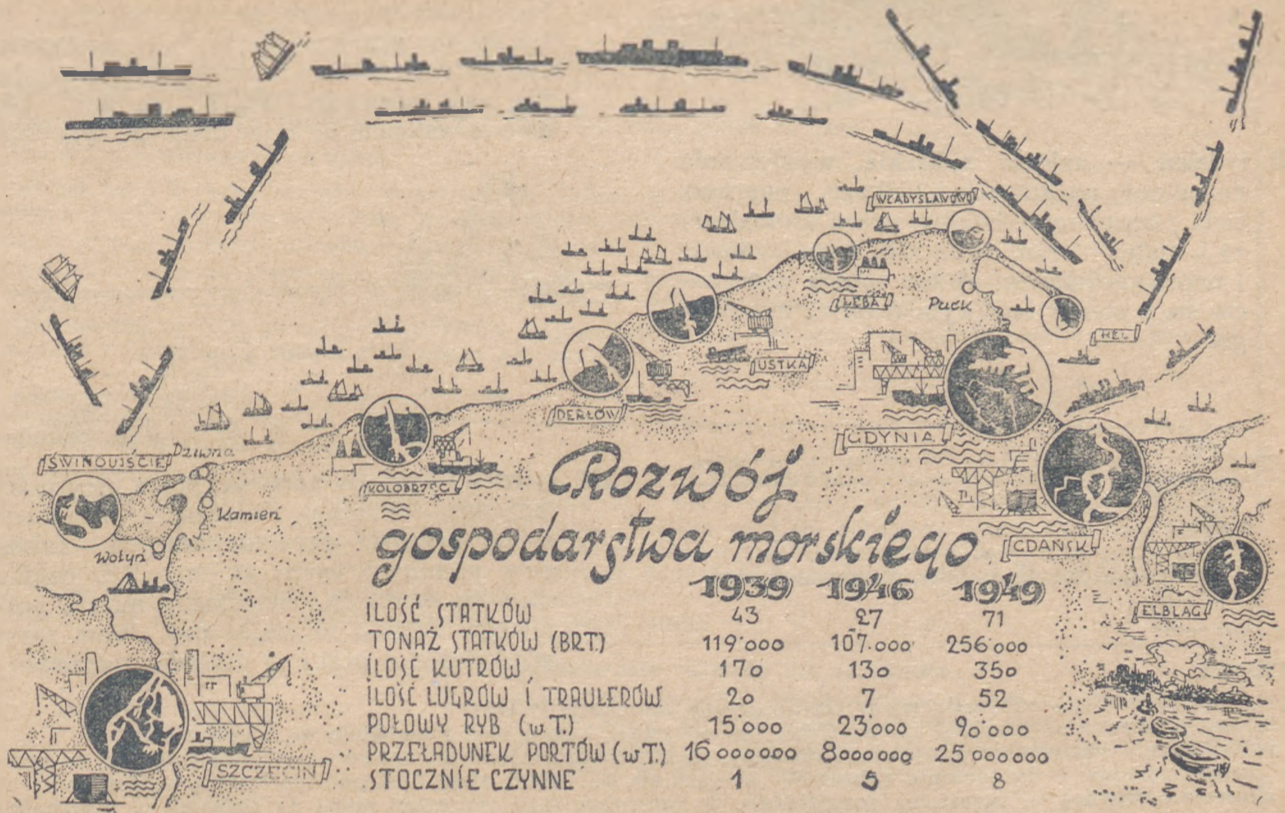
Plankton zwierzęcy, utworzony głównie z raczków widłonogów



planktonowym, których ciało przesycone jest wodą. Odpowiednikiem nektonu są na lądzie zwierzęta latające, jak ptaki, nietoperze, większe owady, z tym jednak zastrzeżeniem, że nekton ten zawsze ląduje na podłożu, stając się wtedy bentosem. Tymczasem nekton wodny, częstokroć przez całe życie nie potrzebuje oparcia o dno.

Omówione tutaj podziały, środowiskowy morza i biologiczny życia morskiego, są ważne i niejako wyjściowe dla wszystkich dalszych zainteresowań się życiem morskim. Ściśle mówiąc są to pojęcia **ekologii** — nauki badającej związki, jakie łączą organizmy z ich naturalnym otoczeniem, domem, w danym przypadku ze środowiskiem morskim. Pozwalają głębiej wniknąć w istotę tego życia.

KURSY PRACY MORSKIEJ



	1939	1946	1949
ILOŚĆ STATKÓW	43	27	71
TONAŻ STATKÓW (BRT.)	119.000	107.000	256.000
ILOŚĆ KUTRÓW	170	130	350
ILOŚĆ LUGRÓW I TRAULERÓW	20	7	52
POŁOWY RYB (w T.)	15.000	23.000	90.000
PRZEŁADUNEK PORTÓW (w T.)	16000000	8000000	25000000
STOCZNIE CZYNNE	1	5	8

Północną granicę Polski na przestrzeni 523 km oblewa **Bałtyk**, łącząc nas **szlakami żeglugowymi** z krajami całego świata i otwierając przed nami dostęp do **zasobów rybnych** wszystkich mórz.

Żeby to dogodne morskie położenie stało się podwaliną naszego **dobrobytu** — z gruzów, zniszczeń i strat wojennych odbudowujemy i montujemy na nowo wielki **warsztat pracy morskiej:** porty, flotę handlową i rybacką, stocznie, zakłady przetwórstwa rybnego i przemysłu portowego.

Rozciągający się od Szczecina, aż po Gdynię, Gdańsk i Elbląg wielki warsztat pracy morkiej potrzebuje wielotysięcznych rzesz **pracowników morza:** marynarzy i oficerów floty handlowej, robotników, techników i inżynierów stoczniowych, budowniczych portów, robotników portowych, spedytorów, maklerów, handlowców, fachowców z dziedziny żeglugi i pracy portu, rybaków kutrowych i dalekomorskich, sieciarzy, wędzarzy, solarzy oraz pracowników administracji morskiej.

Ciężka i twarda praca rybaka, nieco lżejsza praca marynarza, wreszcie stosunkowo najlżejsza praca na wybrzeżu w różnych instytucjach, przedsiębiorstwach i zakładach przemysłowych portu — odznacza się wspólną cechą: jest ciekawa i daje **pełną radość życia** tym, którzy się do niej nadają i których morze pociąga.

Sami najlepiej wiecie, jak wielu z Was morze nęci, jak wielu z Was myśli o pracy morskiej,

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego organizuje **KURSY PRACY MORSKIEJ** po to, żeby Was przygotować do pracy na morzu, zetknąć Was bezpośrednio i zapoznać z wielkim warsztatem pracy morskiej, dać możność spróbowania Waszych sił, rozbudzić zainteresowanie, może nawet zamiłowanie i umożliwić rozpatrzenie się w szkolnictwie zawodowym.

Dla kogo przeznacza się KURSY PRACY MORSKIEJ?

Ogólnie biorąc — dla wszystkich, którzy **chcą pracować na morzu** bez względu na wykształcenie (po szkole powszechnej czy średniej ogólnokształcącej). **Obowiązkowo** zgłaszać się winni przyszli kandydaci do Państwowej Szkoły Morskiej, Szkoły Jungów i Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Z pożytkiem dla siebie przejdą przez nie kandydaci do Liceum Budowy Okrętów, do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, na Wydział Okrętowy Politechniki Gdańskiej. Przydadzą się kandydatom do różnych innych zawodów, nie posiadających specjalnego szkolnictwa, w których umiejętność zawodową zdobywa się w codziennej praktyce lub na kursach dokształcających.

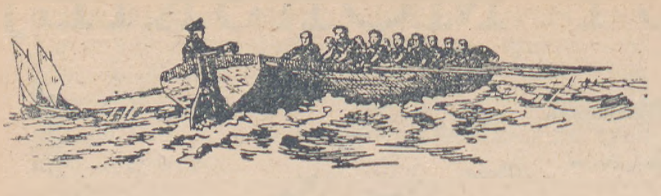
Dużo korzyści wyniosą uczniowie szkół zawodowych, np. handlowych lub technicznych, którzy chcą po ukończeniu nauki szukać pracy nad morzem .

Wreszcie zgłaszać się mogą **młodzi działacze** z OMTUR, ZWM, „Wici", ZHP i L. M., którzy interesują się sprawami morskimi i chcą je propagować w swoim środowisku. Nauczą się wiele.

Kto nie powinien się zgłaszać?

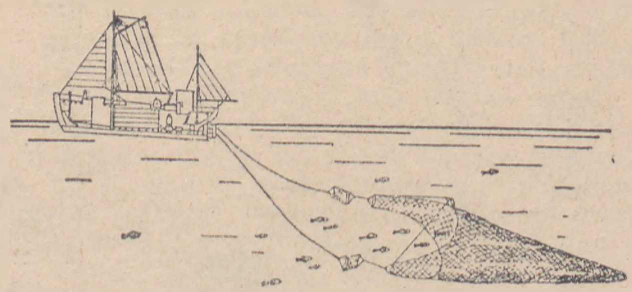
— Ci, co chcą się nad morzem opalać, kąpać, plażować, żeglować i odpoczywać, bo program kursów nie przewiduje tego, lecz wiele różnych zajęć połączonych z wysiłkiem.

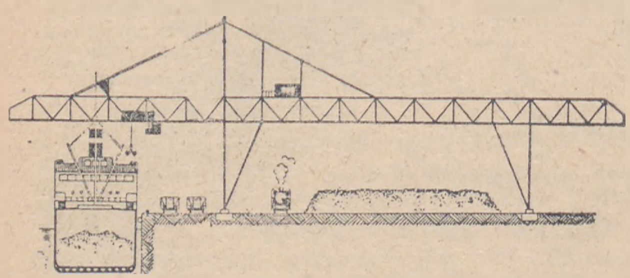
PROGRAM KURSÓW PRACY MORSKIEJ



I tydzień — zajęcia szalupowe: nauka wiosłowania na szalupie, pływanie pod żaglami, wycieczka parodniowa po zatoce, zaledwie lub krótkie wycieczki na otwarte morze. W ten sposób poznacie morze, falę, wysiłek fizyczny w zespołowym wiosłowaniu, działanie żagli, sterowanie, służbę „na oku". Będzie to wstępem do zajęć drugiego tygodnia.

II tydzień — zajęcia rybackie wypływanie na połowy na kutrach i łódkach, naprawa sieci i szykowanie haków, praca w wędzarni i małej stoczni rybackiej przy budowie i naprawie kutrów. W ten sposób zapoznacie się z elementami rybołówstwa morskiego.





III tydzień — zajęcia portowe: praca przy przeładunku, dokładne zwiedzanie wielkiego portu, urządzeń przeładunkowych, zakładów przemysłowych, stoczni. Zwiedzanie statków morskich, zwiedzanie miasta portowego. Zajęcia te mają dać Wam zarys wiadomości o pracy w portach i żegludze.

MIEJSCE.

Kursy pracy morskiej odbywają się w następujących ośrodkach PCWM:
w Gdyni — uczestnicy przyjeżdżają do Gdyni, tu odbywają kurs i stąd rozjeżdżają się z powrotem;
w Łebie/Gdyni — uczestnicy przyjeżdżają do Łeby, tu przechodzą zajęcia szalupowe i częściowo rybackie, po czym na zajęcia portowe i dokończenie rybackich przejeżdżają do Gdyni, skąd następnie powracają do domów:
w Szczecinie/Dziwnej — uczestnicy przyjeżdżają do Szczecina, skąd szalupami płyną do Dziwnej, tu przechodzą zajęcia rybackie, po czym wracają do Szczecina na zajęcia portowe i stąd rozjeżdżają się do domów.

TERMINY.

Kursy pracy morskiej w każdym ośrodku odbywają się w 15 turnusach, zaczynających się co tydzień.

1. od 2 czerwca do 21 czerwca	6. od 7 lipca do 26 lipca	11. od 11 sierpnia do 30 sierpnia
2. od 9 czerwca do 28 czerwca	7. od 14 lipca do 2 sierpnia	12. od 18 sierpnia do 6 września
3. od 16 czerwca do 5 lipca	8. od 21 lipca do 9 sierpnia	13. od 25 sierpnia do 13 września
4. od 23 czerwca do 12 lipca	9. od 28 lipca do 16 sierpnia	14. od 1 września do 20 września
5. od 30 czerwca do 19 lipca	10. od 4 sierpnia do 23 sierpnia	15. od 8 września do 27 września

Co poniedziałek zaczyna się nowy turnus. Przyjazd uczestników do Gdyni, Szczecina i Łeby winien nastąpić wieczorem w niedzielę lub w poniedziałek rano. Spóźnieni nie zostaną przyjęci. Koniec turnusu po 20 dniach w sobotę po południu — dojazd do domów pociągami wieczornymi tegoż dnia.

Uwaga dla kandydatów do Państw. Szkoły Morskiej: W r. b. kandydaci do PSM przed badaniami lekarskimi i egzaminami wstępnymi, które rozpoczną się w pierwszych dniach sierpnia — muszą odbyć kurs pracy morskiej w jednym z 7 pierwszych turnusów. Na pierwsze turnusy w czerwcu przyjmowani będą kandydaci którzy mają już „małą maturę", a na turnusy lipcowe ci, którzy dopiero w r. b. skończą gimnazjum.

KOSZTY.

Kursy są bezpłatne. Uczestnicy pokrywają tylko koszty przyjazdu i powrotu.

WARUNKI PRZYJĘCIA.

a) dobre zdrowie, stwierdzone zaświadczeniem lekarskim;
b) dla kandydatów do zawodów marynarza lub rybaka poza tym dobry wzrok, słuch, zdrowe uzębienie, silny organizm, bardzo dobre zdrowie, minimum 160 cm wzrostu i 50 kg wagi;
c) umiejętność pływania;
d) ukończone conajmniej 7 klas szkoły powszechnej;
e) ukończone 15 lat;
f) zezwolenie rodziców dla niepełnoletnich;
g) ukończenie korespondencyjnego kursu przygotowawczego oraz conajmniej dostateczne wykonanie arkuszu zadań;
h) dobra opinia organizacji młodzieżowej, lub władz szkolnych.

Zgłoszenia należy przesyłać na **formularzach** załączonych do niniejszej ulotki, wypełniając starannie odpowiednie rubryki oraz wykonywując arkusz zadań sprawdzających ogólne wiadomości o morzu. Zgłoszenia nie wypełnione nie będą rozpatrywane. Członkowie demokratycznych organizacji młodzieżowych przysyłają zgłoszenia za pośrednictwem Zarządu Głównego swojej organizacji.

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY W „ŻEGLARZU".

Uczestnicy kursów pracy morskiej muszą posiadać pewien zasób wiadomości o morzu. Dlatego w miesięczniku „Żeglarz" prowadzony jest **korespondencyjny kurs przygotowawczy** podający niezbędny materiał z ogólnej wiedzy o morzu. Kandydaci na kursy pracy morskiej muszą odbyć ten kurs przygotowawczy, nadesłać blankiet zgłoszenia, drukowany w każdym numerze „Żeglarza", i podany obok, zaprenumerować „Żeglarza" na czas od października 1946 r. do czerwca 1947 r. (koszt prenumeraty za 3 kwartały — 90,— zł, przesyłać na konto PKO XI-160) oraz nadesłać odpowiedzi na podane w „Żeglarzu" zadania.

Niezależnie od tego dla sprawdzenia tych wiadomości należy wypełnić arkusz zadań, podany na odwrotnej stronie zgłoszenia.

Miesięcznik „Żeglarz" jest niezbędny dla każdego uczestnika kursów pracy morskiej. Jest on bowiem podręcznikiem wiedzy o morzu ułatwiającym wypełnienie arkusza zadań, poza tym w numerach: majowym i czerwcowym dostarczy wszelkich informacji o kursach i ewentualnych zmianach, poda informacje o połączeniach kolejowych, plan ośrodka w Gdyni, Łebie, Szczecinie i Dziwnej, wykaz ekwipunku, regulamin kursów, instrukcję szalupową i wiele innych.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRACY MORSKIEJ PCWM

w ośrodku .... na turnus .... od dn.............. do dn ....
(podaj jeden z trzech: Gdynia, Łeba Gdynia, Szczecin/Dziwnów) (1, 2, ... 15) (wg dat na stronie obok)

PCWM zastrzega sobie ew. przesunięcia kandydatów na inny turnus lub do innego ośrodka.

Oświadczenie zgłaszającego się.

*) Oświadczam, że moim zamiarem jest poświęcić się pracy morskiej, jako ....
i zamierzam kandydować do szkoły .... kiedy? ....

*) Oświadczam, że jako członek organizacji młodzieżowej .... chcę szerzyć zrozumienie morza w swoim środowisku i dlatego pragnę odbyć kurs pracy morskiej.

Umiem pływać i potrafię utrzymać się na wodzie przez 15 minut.

Zobowiązuję się ściśle przestrzegać regulamin kursów. Zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z mojej winy i nie będę rościł pretensji do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.

Po przyjeździe na kurs przedłożę legitymację szkolną lub inny dowód osobisty, ostatnie świadectwo szkolne, 1 fotografię i zdeponuję pieniądze na drogę powrotną.

*) niepotrzebne skreślić. ....
(podpis)

Pouczenie dla zgłaszającego się.

Wypełnij dokładnie i czytelnie zgłoszenie i arkusz pytań oraz uzyskaj podpisy w p-tach 14, 15 i 16. Dołącz czystą kartkę pocztową ze znaczkiem, zaadresowaną do siebie, na której PCWM przyśle zawiadomienie o przyjęciu na kurs lub odrzuceniu. Zgłoszenie wraz z kartką włóż do koperty i wyślij albo do PCWM (Gdynia, Al. Zjednoczenia 3) jeżeli nie jesteś członkiem żadnej organizacji młodzieżowej, albo do Zarządu Głównego Twojej organizacji, która prześle je dalej do PCWM. Nie wysyłaj przed 1 maja, ale nie później niż **10 maja b. r.** Odpowiedź otrzymasz przed 1 czerwca.
Kandydaci do PSM winni składać zgłoszenia jak najwcześniej.

Dane personalne:

1. ....
nazwisko

2. ....
imię

3. ....
adres-poczta

4. ....
ulica (wieś) nr. domu

5. ....
data i miejsce urodz.

6. ....
przynależność państwowa

7. ....
wykształcenie

8. ....
obecne zajęcie: uczysz się czy pracujesz?

9. ....
nazwa szkoły lub zakładu pracy

10. ....
czy należysz do org. młodz.?

11. ....
imiona rodziców

12. ....
zawód ojca

13. Kiedy zaprenumerowałeś „Żeglarza" .... i kiedy zgłosiłeś się na kurs korespondencyjny ....

14. Oświadczenie rodziców lub opiekunów.

Zezwalam synowi*), wychowankowi*) na uczestniczenie w kursie pracy morskiej, zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z jego winy i nie będę rościć pretensji do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.

*) niepotrzebne skreślić. (podpis i adres)

15. Zaświadczenie lekarza.

Stwierdzam, że ....
jest zdrowy, normalnie zbudowany, zdolny do wysiłku przy wiosłowaniu i kilkugodzinnej pracy fizycznej.
Uwagi lekarza: ....
....
....
(podpis i pieczątka lekarza)

Dodatkowe zaświadczenie dla kandydatów do zawodu marynarza lub rybaka. Jeśli niepotrzebne — skreślić
Posiada budowę silną i prawidłową, conajmniej 160 cm wzrostu i 50 kg wagi, nie posiada żadnych wad organicznych ani schorzeń, ma ostrość wzroku normalną, zdolność rozróżniania barw — prawidłową, normalny słuch i zdrowe uzębienie (wszystkie zęby zaleczone, brak najwyżej 2).
Uwagi lekarza: ....
....
(podpis i pieczątka lekarza)

16. Opinia szkoły lub organizacji młodzieżowej.

.... cieszy się dobrą opinią, znane jest jego zainteresowanie morzem i odbycie przez niego kursu pracy morskiej (na koszt państwa) będzie pożyteczne dla społeczeństwa.

....
podpis wychowawcy, kierownika lub dyrektora szkoły, lub bezpośredniego zwierzchnika organizacji młodzieżowej, pieczątka i adres.

TU ODCIĄĆ

Zanim nadeślesz zgłoszenie na kurs pracy morskiej — musisz ukończyć korespondencyjny kurs przygotowawczy „Żeglarza".

W tym celu wytnij, wypełnij i prześlij do „Żeglarza" umieszczony obok formularz, zaprenumeruj „Żeglarza" na okres od X. 46 — VI. 47 — przesyłając 90.— zł.

ZGŁOSZENIE NA KURS KORESPONDENCYJNY

Nazwisko i imię ....

adres ....

data urodz .... zawód ojca ....

wykształcenie ....

ARKUSZ ZADAŃ

Całkowitego materiału do odpowiedzi dostarcza kurs korespondencyjny „Żeglarza", kronika „Na morskim horyzoncie" i różne artykuły w „Żeglarzu" począwszy od 1-go numeru.

1. Narysuj miękkim czarnym ołówkiem następujące sylwetki:

zwykły towarowiec trójzrębowy	duży statek pasażerski	duży tankowiec	trauler rybacki

2. Podaj nazwy 10 największych polskich statków handlowych.	
3. Jaki jest największy statek na świecie, podaj jego długość i szybkość.	
4. Wylicz rodzaje statków, których sylwetki widzisz na rysunku wybrzeża na poprzedniej kartce.	
5. Jakie są rodzaje silników napędowych na statkach?	
6. Podaj nazwy statków zagranicznych, które najczęściej odwiedzają nasze porty.	
7. Jaka jest różnica między rybackim traulerem i lugrem?	
8. Który z polskich żaglowców jest fregatą, a który szkunerem?	
9. Ile kg. ryby przeciętnie przywozi z dziennego połowu kuter rybacki?	
10. Jakie znasz ryby morskie?	
11. Która okolica na Bałtyku nigdy nie zamarza?	
12. Wymień polskie latarnie morskie między Gdańskiem i Derłowem.	
13. Jakie przedsiębiorstwa muszą być w każdym mieście portowym?	
14. Wymień 5 książek na tematy morskie.	

15. Wypisz 50 poznanych wyrazów „morskich" po 10 w każdej grupie.

z dziedziny przyrody morza	z dziedziny statków morskich	z dziedziny urządzeń portowych	z dziedziny zajęć i zawodów morskich	różne inne, jakie Ci przyjdą na myśl

uczy się czy pracuje ....
(w jakim zawodzie)

przynależność do organ. młodzież. ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „Żeglarza" — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM.

na konto PKO XI-160 „Żeglarz" — Gdynia i wykonaj dwa dotychczas ogłoszone zadania, nadsyłając odpowiedzi najpóźniej w kwietniu.

Zrób to niezwłocznie, bo bez tego Twoje zgłoszenie na kurs pracy morskiej nie będzie ważne!

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Zbigniew Kaleczyc, Gdańsk-Wrzeszcz. Bardzo miły jest Wasz list i cieszy nas, że budujecie podawane w „Żeglarzu" modele. Postaramy się w najbliższym czasie umieścić w naszym kąciku modelarskim skalę porównawczą dla wszystkich modeli jakie już się ukazały w naszym piśmie, co Wam umożliwi zbudowanie całej kolekcji z zachowaniem właściwych proporcji pomiędzy poszczególnymi jednostkami. O ile wykonana przez Was łódź odpowiadać będzie wymaganym przez władze morskie warunkom bezpieczeństwa — nie powinniście napotkać na trudności przy wypływaniu na niej z portu gdańskiego na Zatokę. Jeśli zawiniecie do Gdyni — odwiedźcie nas w Redakcji. Przesyłamy pozdrowienia i życzenia powodzenia zarówno w budowie jak i w nauce.

St. Podolski — Sosnowiec, Państw. Lic. Pedagog. Sporo jest tych Waszych zapytań, ale postaramy się na nie odpowiedzieć, z wyjątkiem takich na które znajdziecie sami odpowiedź, w umieszczonych w bieżącym numerze „Żeglarza" informacjach o letnich kursach pracy morskiej. Motor pomocniczy nie jest jeszcze na „Zewie Morza" zmontowany — projektowana jego moc ma wynosić 150 KM. Jeden węzeł czyli mila morska na godzinę = 1852 metrom. Angielska mila lądowa wynosi 1609 metrów. ORP „Iskra" przebywał całą wojnę w Gibraltarze, gdzie służył jako baza dla ścigaczy. O obecnych jego losach nic nie wiemy. Dowódcą Polskiej Marynarki Wojennej jest kontradmirał Włodzimierz Steyer, a szefem departamentu morskiego w Ministerstwie Obrony Narodowej kontradmirał Adam Mohuczy. Ile kosztuje w Gdyni 3 osobowy kajak — nie wiemy. Spłynąć kajakiem Wisłą do Gdańska możecie bez przeszkód, natomiast na przebycie odcinka Gdańsk—Gdynia musielibyście wybrać spokojny i pogodny dzień. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Andrzej Kubiczek i Ryszard Trąbski — Tomaszów Maz. Statek szkolny PCWM wykończony zostanie w tym roku i wtedy z pewnością odbywać będzie zagraniczne podróże. Na resztę pytań znajdziecie sami odpowiedź w bież. nr. „Żeglarza". Dziękujemy za życzenia.

Ryszard Buraczyński — Toruń. Bardzo nas interesuje Wasz wspaniały „Ryś" i jeśli możecie to przyślijcie jego plany i fotografię — w miarę możności umieścimy go w „Żeglarzu". W naszej teczce redakcyjnej znajdują się także trudniejsze modele, lecz te będziemy publikować dopiero po wakacjach. Chętnie nawiązalibyśmy z Wami korespondencję na tematy modelarskie. Jeśli chcecie — napiszcie nam obszernie o modelach, które robicie, o regatach szkolnych na których zwyciężył Wasz „Ryś" i o tym czy dużo młodzieży w Toruniu interesuje się modelarstwem okrętowym. Pozdrawiamy Was serdecznie.

Artur Filipek — Dęblin. Terminy turnusów kursów pracy morskiej — znajdziecie w bież. n-rze „Żeglarza". Pozdrowienia.

Adam Urbański — Nakło. Za miły list dziękujemy. Niestety chroniczna skłonność do choroby morskiej może utrudnić a nawet nieraz wręcz uniemożliwić karierę marynarską. Sądzimy jednak, że w Waszym wypadku nie jest tak źle i uda się Wam do kołysania przyzwyczaić. Jak długo przyzwyczajanie się do kołysania będzie trwało — trudno nam określić, jest to sprawa zupełnie indywidualna. W każdym razie przyjedźcie do nas na kursy letnie — spróbujemy. Przesyłamy wzajemne serdeczne pozdrowienia.

Romuald Zagner — Chełmno. Daltonizm wyklucza przyjęcie do Państwowej Szkoły Morskiej. Dziękujemy za pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

Zenon Korsak — Prądnik. Doskonały jest Wasz pomysł spływu Odrą do Szczecina. Moglibyście to połączyć z uczestnictwem w kursie pracy morskiej w naszym szczecińskim ośrodku. Szczegóły o kursie zawiera bieżący numer „Żeglarza", w którym znajdziecie także plany łodzi turystycznej, idealnie się do spływów nadającej. Życzymy powodzenia i wytrwałości w realizowaniu zamierzeń.

Roztrzepany Czytelnik „Żeglarza" ze Strzegowa, pow. Mława, który przysłał do Administracji pieniądze na 1—3 n-ry „Żeglarza" — proszony jest o podanie swego nazwiska, abyśmy mogli mu wysłać żądane numery.

Roman Wątras — Strzebiszów. Wysłany do Was list zawierający informacje o prenumeracie „Żeglarza" oraz blankiet PKO — został nam zwrócony przez pocztę. Podajcie dokładniejszy adres to wyślemy go jeszcze raz.

Jerzy Andrychowski — Białystok. Numer 4-ty „Żeglarza" wysłaliśmy Wam pocztą — wypełnijcie i jak najprędzej prześlijcie do Redakcji zadanie nr. 1. Jesteśmy przekonani, że tym razem spotkamy się nad morzem.

Ryszard Witkowski — Lubartów. Z przyjemnością potwierdzamy odbiór Waszego listu. Żądane n-ry „Żeglarza" wysłaliśmy już przez pocztę. Fotografia „Zewu Morza" umieszczona była w poprzednim numerze „Żeglarza", następne zaś umieszczać będziemy w miarę postępowania prac przy jego wykańczaniu. Na resztę Waszych pytań znajdziecie sami odpowiedź w bieżącym numerze naszego pisma. Dziękujemy za życzenia.

Karol Amowski — Łuków. Dokładne terminy trwania poszczególnych turnusów kursów pracy morskiej zawiera bieżący numer „Żeglarza". Znajdzie się tam z pewnością i taki termin, który będzie Wam odpowiadał. Co do drugiego pytania to owszem — można kandydować.

Albert Rusiecki, Denków. Szkołę Jungów prowadzi PCWM. Bliższe informacje zawierać będzie następny numer „Żeglarza". Szczegóły o kursach letnich zawiera natomiast bieżący „Żeglarz". Angielski przydaje się zarówno w PSM jak i w Szkole Jungów — a tam i tu wykładany jest jako jeden z głównych przedmiotów.

Kazimierz Sykut — Kurów Lubelski. Poczekajcie do następnego numeru „Żeglarza" — znajdziecie tam wszystkie interesujące Was informacje.

Sławomir Zapędowski — Ruda Pabianicka. Przeczytajcie uważnie bieżący numer „Żeglarza" a znajdziecie wskazówki co robić by dostać się w b. r. do P. S. M.

Ireneusz Krupa — Pabianice. List Wasz wraz z zadaniem nr. 1 nadszedł. Czy jest ono dobre — dowiecie się we właściwym czasie. Stanowczo radzimy Wam zdać wpierw „małą maturę" a dopiero potem kandydować do którejś ze szkół morskich.

Jerzy Lempart — Żywiec. Niestety, po wojnie żaden podręcznik nawigacji nie został jeszcze wydany. Jeśli zaś chodzi o przedwojenne — to dostać je jest obecnie bardzo trudno. W antykwariatach spotkać można jedynie niemiecką książkę „Lehrbuch der Navigation" (2 tomy, rok wyd. 1943, cena ok. 1000 zł).
Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

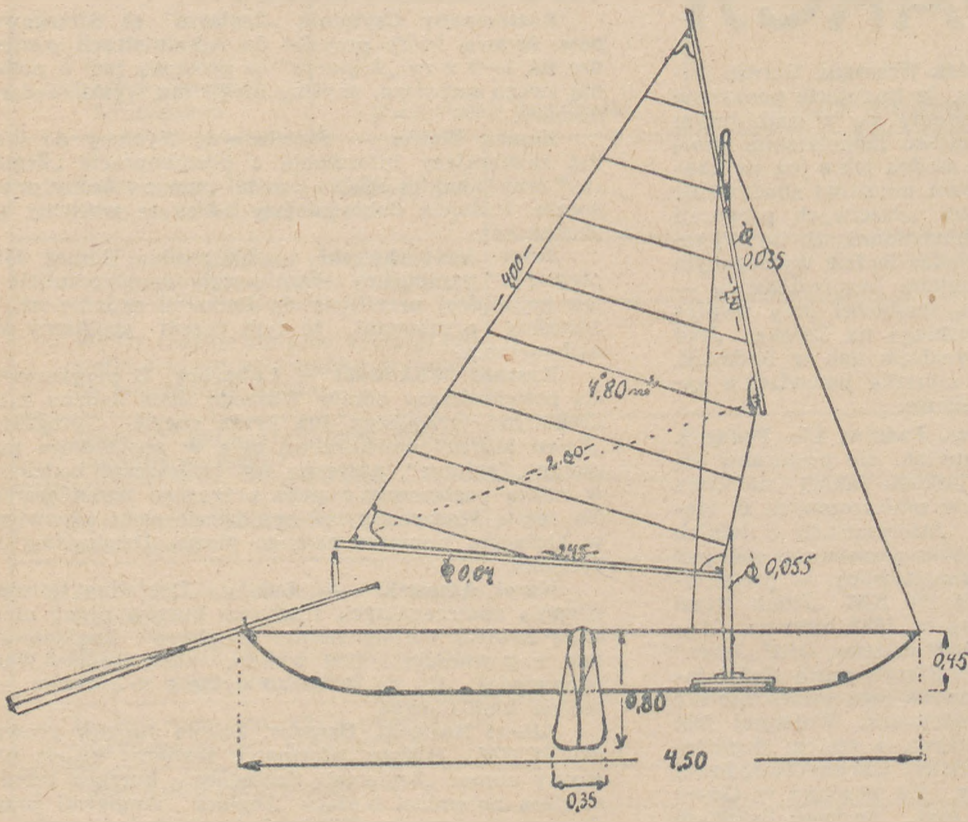
Eugeniusz Bajków — Legnica. W sprawie o którą Wam chodzi — zwróćcie się bezpośrednio do koła „Żeglarz" przy Państwowym Gimnazjum i Liceum w Inowrocławiu.

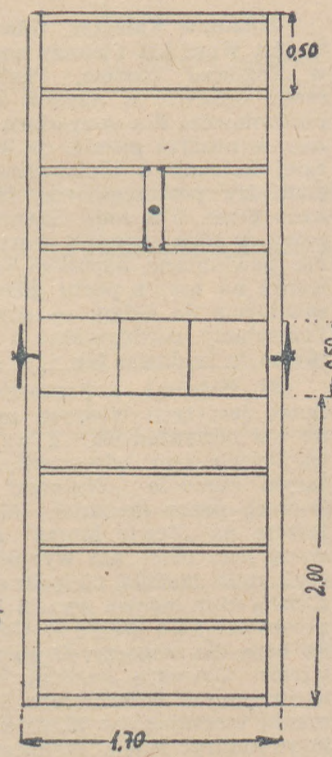
Adolf Rudka — Kraków. Bardzo miły jest nadesłany przez Was list i z przyjemnością nań odpowiadamy. Warunki przyjęcia na kursy pracy morskiej zawiera bieżący numer „Żeglarza". W sprawie planów modeli żaglowców zwróćcie się do zaawansowanego modelarza okrętowego i ponoć speca od żaglowców — Ryszarda Buraczyńskiego, Toruń, ul. Prosta 10 (oficyna). Słowniczek terminologii morskiej wznowimy w „Żeglarzu" jak tylko nam pozwoli na to miejsce. Specjalne wydawnictwo tego rodzaju nie istnieje jeszcze w Polsce. Dziękujemy za życzenia oraz pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

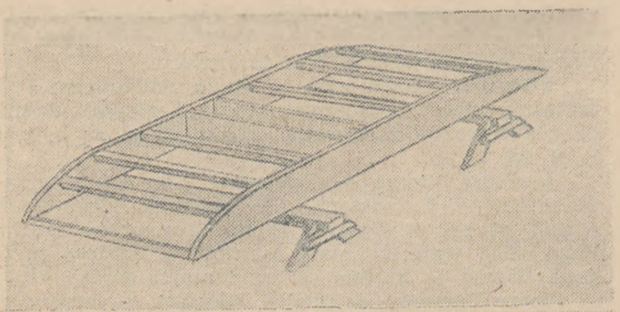
(dokończenie na str 60)

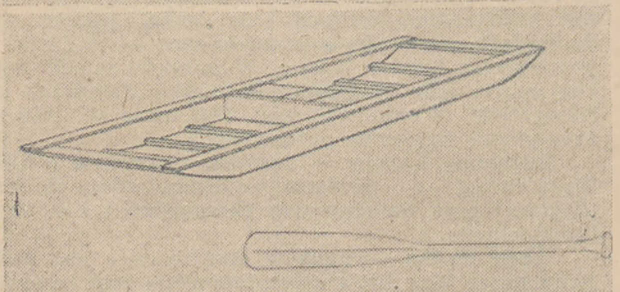
J. Michalski i E. Jankowski

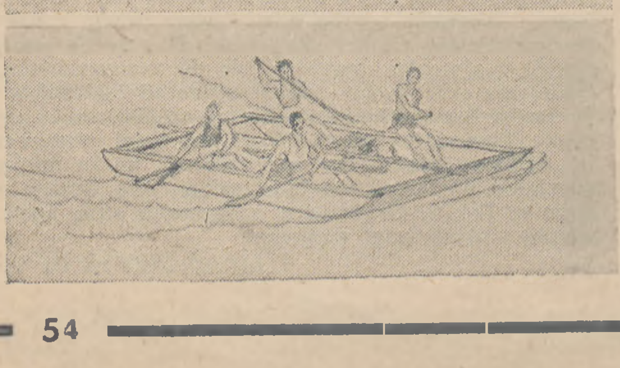
Łódź do spływów











Redakcja „Żeglarza" dostaje w ostatnim czasie coraz więcej listów od Czytelników — z prośbą o dostarczenie im planów dobrej, taniej łodzi, posiadającej możliwie prostą konstrukcję. Ponieważ, w większości wypadków, łódź ta ma służyć do spływu Wisłą lub Odrą do morza, a uczestnicy mają przeważnie zamiar wziąść udział w kursach pracy morskiej PCWM — zamieszczamy obok rysunki i plany nieskomplikowanej łodzi turystycznej, doskonale właśnie do spływów się nadającej. Ma ona trzy wybitne zalety: jest łatwa do wykonania, tania i dobra. Na długie, nużące trasy nadaje się lepiej od popularnych kajaków, zapewnia bowiem pokaźne minimum wygód i swobody ruchów — co jest nader ważne podczas długiego, czasem kilka tygodni trwającego spływu.

Plany owej prostej, turystycznej łodzi zawierało jedno z przedwojennych czeskich pism skautowych. Autorzy wypróbowali ją na Dunaju i bardzo sobie chwalili podróż, takim napozór nie pięknym statkiem. Zasadniczo łódź ta nie jest niczym nowym — w podobnym czółnie podróżował po Afryce słynny podróżnik Stanley,

a także nasze rodzime, wiślane galary są do pewnego stopnia jej prototypem.

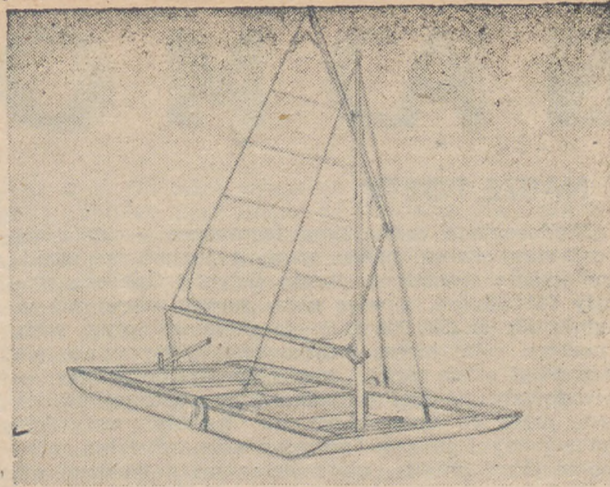
Ważną zaletą łodzi jest jej pakowność. W zasadzie pomyślana na czterech, z łatwością pomieści sześciu ludzi. Jest tak skonstruowana, że można w niej spać i wogóle „mieszkać" przez cały czas spływu. Łódź należy zaopatrzyć w podłogę — kratownicę — zrobioną z wąskich drewnianych listewek. Musi być ona wyjmowana, aby można było wyczerpać wodę, która by się ewentualnie dostała do wnętrza. Na noc wystarczy położyć na kracie gruby koc lub zwykłą matę ogrodniczą — i przepyszne spanie gotowe. Głowy na zewnątrz — bowiem wygięcie podłogi na dziobie i rufie służy za poduszkę. Na dzień zwinięte maty, umieszczone wzdłuż burt i umocowane sznurkami — nikomu nie przeszkadzają. W środku łodzi znajduje się duża skrzynia, możliwie wodoszczelna. Służy za magazyn. Tu składa się ubrania, żywność, całe oporządzenie osobiste i zbiorowe. Miejsca jest dużo — wystarczy na wszystko. Jeśli ma się ochotę spędzić noc na brzegu — odwrócona do góry dnem, oparta o wiosła łódź — stworzy doskonały szałas.

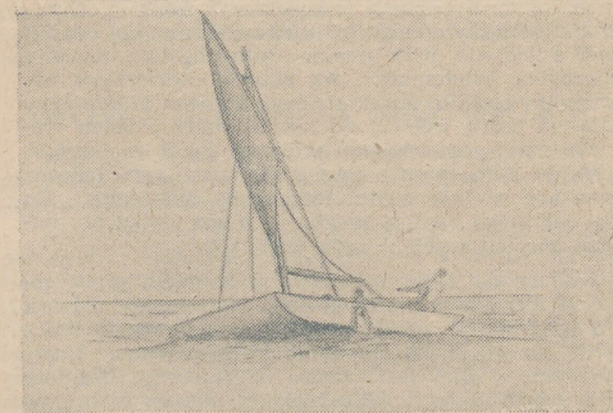
Gdy podczas spływu pada deszcz — można całą łódź przykryć płachtą brezentową — i nie przerywając wycieczki — płynąć dalej. Jeden wachtowy przy wiośle sterowym wystarczy w zupełności — reszta może spać.

A teraz parę wskazówek, które wraz z licznymi, umieszczonymi wokół rysunkami ułatwią samodzielne skonstruowanie owej tak pełnej zalet łodzi:

Burty łodzi oraz dwie ścianki wewnętrzne, stanowiące żebra, wycinamy z deski grubości 1 cala, skręcamy śrubami i dnem do góry ustawiamy na kozłach. Następnie zamocowujemy denniki i przystępujemy do krycia dna, które kryjemy deskami grubości 10 m/m i szerokości do 10 cm. Aby deski nie pękały przy wyginaniu — parujemy je. Najprościej umocować deskę na cegłach 50 cm. od ziemi i rozpaliwszy pod spodem ognisko z wiorów polewać z obu stron wodą. Po 15 minutach nakładamy deskę przykręcając ją śrubami. Brzegi desek należy tak sheblować, żeby wewnątrz przylegały zupełnie szczelnie a z zewnątrz rozchodziły się lekko. W powstałe w ten sposób szpary wbijamy lekko skręcony, smołowany sznur z konopi. Następnie zakładamy burtnice i kryjemy skrzynkę. Miecze boczne przymocowujemy do burty śrubami motylkowymi tak, aby w razie wpadnięcia na mieliznę podniosły się same. Wanty i sztag robimy z zwykłego drutu i naciągamy je zwykłym ściągaczem linkowym. Żagiel można uszyć z płacht namiotowych obszywając mocno liklinką.

Całość malujemy jak kto może. Można drogocennymi lakierami, można też poprostu wysmołować.









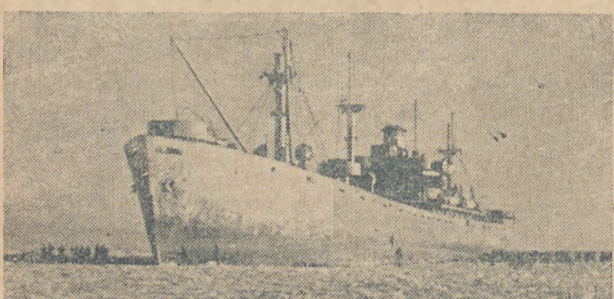


NA MORSKIM

NASZE PORTY

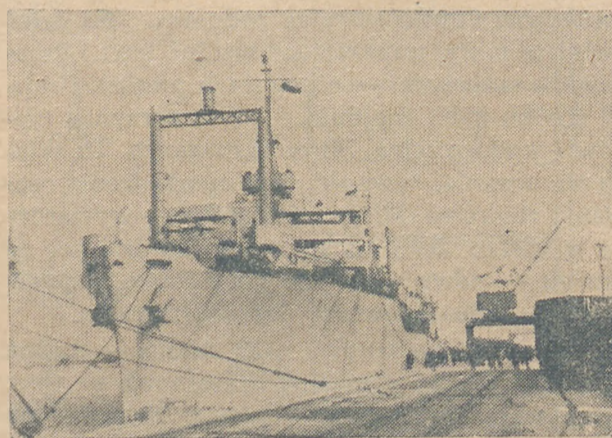
Niedoceniana zrazu zima tegoroczna — dała się w ostatnim okresie mocno naszym portom we znaki. Choć jeszcze styczniowe obroty Gdyni i Gdańska wyniosły 541.000 ton, a więc nieco nawet więcej niż w grudniu ub. r. (533.000 t) — to skolei w lutym ruch w portach ustał nieomal całkowicie. Utrzymujące się przez długi okres mrozy oraz niepomyślne wiatry — spowodowały, iż Bałtyk zamarzł w znacznej swojej części, przez co unieruchomione zostały wszystkie prawie porty i to zarówno szwedzkie, duńskie, niemieckie jak i polskie, nie mówiąc już o bardziej na północ leżących portach radzieckich i fińskich. Ograniczona, uciążliwa żegluga utrzymywana jest gdzieniegdzie jedynie przy pomocy silnych, lecz niestety nielicznych, lodołamaczy. Na skutek całkowitego zamarznięcia cieśnin duńskich oraz Kanału Kilońskiego — Bałtyk został odcięty od innych mórz i żaden statek nie może zarówno nań wpłynąć jak i go opuścić. Na Morzu Północnym pojawiły się liczne góry lodowe, stanowiące wielkie niebezpieczeństwo dla żeglugi. Od czasu jak sięga pamięć ludzka — nigdy dotąd nie widziano gór lodowych w tych okolicach.

Jeśli chodzi o porty polskie to Szczecin praktycznie jest nieczynny już od Bożego Narodzenia, Gdańsk po długiej walce znieruchomiał w połowie lutego a Gdynia boryka się z lodem w dalszym ciągu, przyczym ruch w niej jest bardzo ograniczony. Niektóre statki z pośród tych jakie blokada lodowa zastała w naszych portach — usiłowały się przedrzeć przez nią w pojedynkę co im się przeważnie nie udało. Między innymi amerykański frachtowiec „John Whittier" próbując opuścić port w Gdańsku ugrzązł w lodzie na wysokości Sopotu i tkwił tam przez kilkanaście dni ku rozrywce okolicznych mieszkańców, którzy tłumnie pielgrzymowali po lodzie oglądać unieruchomionego olbrzyma. Spacery po zamarzniętym morzu stały się jedną z większych atrakcji zimowego sezonu na Wybrzeżu, a celem ich poza „Johnem Whittier" stał się ponury wrak niemieckiego pancernika „Gneisenau", zatopiony u wejścia do Gdyni i niedostępny dotąd dla ciekawych.



„John Whittier" unieruchomiony w lodach

Pod koniec lutego przybył ze Szwecji zdawna oczekiwany lodołamacz „Atle". Wraz z nim zawinął do Gdyni statek angielski „Marine Raven" przywożąc transport ponad tysiąca żołnierzy-repatriantów. „Marine Raven" zatrudniony od dość dawna na szlaku Anglia — Polska zawijał dotąd zwykle do Gdańska, który posiada odpowiednie dla masowego przyjmowania repatriantów pomieszczenia. Jednak już za przedostatniej swojej bytności, wskutek zablokowania portu gdańskiego przez lody, zmuszony był wejść do Gdyni. Ostatni transport żołnierzy przywiózł „Marine Raven" ze Szwecji. Transport ten wypłynął z portu Glasgow w Szkocji na statku „Medine Victory", ale na skutek ciężkich warunków lodowych zdołał dotrzeć jedynie do Malmoe w Szwecji, gdzie żołnierze zostali wyokrętowani i koleją przewiezieni do Karlskrony, skąd zabrał ich do Gdyni „Marine Raven", wspomagany na trasie przez lodołamacz „Atle". Zaraz po swoim przybyciu „Atle" oswobodził uwięzionego w lodach „Johna Whittier" i pomógł mu wejść do Gdyni. Następnie zabrał z Gdyni i Gdańska kilkanaście statków przeważnie szwedzkich i torując im drogę poprowadził w konwoju do Karlskrony. Po odejściu lodołamacza ruch w portach znowu zamarł. Pokrywa lodowa w poszczególnych basenach stała się



„Marine Raven" w Gdyni

tak gruba, że chwilami holowniki łamiące codzień lód wewnątrz portów — nie mogły dać sobie rady. Ponieważ w Gdańsku pozostało tylko kilka mniejszych statków zaprzestano tam łamania lodu całkowicie. Jedynym łącznikiem pomiędzy Gdynią a światem stał się szwedzki prom kolejowy „Starke", który posiadając wzmocnienia przeciwlodowe i silne maszyny — utrzymywał komunikację ze Szwecją prawie że regularnie. Przebijany przez niego farwater umożliwił opuszczenie Gdyni przez kilka wielkich statków angielskich i amerykańskich zablokowanych w niej prawie od miesiąca. Wśród nich wyszły również „Marine Raven" i „John Whittier". Wszystkie te statki zdołały dotrzeć jedynie do Karlskrony, gdzie oczekują na możność opuszczenia Bałtyku.

Również wiele statków zdążających na Bałtyk oczekuje na ocieplenie się, względnie na sforsowanie przez lodołamacze przejścia przez cieśniny duńskie. W Goeteborgu czeka m. inn. s/s „Hel" płynący do Gdyni z Antwerpii. W rejonie kanału Kilońskiego czeka na możność dotarcia do Gdyni s/s „Kraków". W portach duńskich i zachodnio-szwedzkich znajduje się kilkanaście statków z ładunkiem dla Polski, wśród nich kilka frachtowców amerykańskich z transportem koni. Jeden z tych ostatnich ugrzązł przejściowo w lodach na wysokości Helsingborgu i zachodziły obawy co do losu wiezionych koni o ileby nie udało się statku na czas uwolnić lub zaopatrzyć go w zapasy paszy i wody do picia dla zwierząt, w razie wyczerpania się posiadanej na pokładzie ilości. Na szczęście statek zdołał dotrzeć do najbliższego portu. Jeśli już mówimy o transportach koni dla Polski warto dodać, że w bieżącym roku spodziewane jest sprowadzenie przez wszystkie trzy porty ponad 80.000 sztuk, co będzie nader potężnym zastrzykiem dla naszego rolnictwa. Z drugiej strony — transporty żywca stanowić będą zaledwie drobną część spodziewanych w tym roku cennych ładunków, jakie przejdą przez nasze porty w ramach importu. I tak np. awizowany

HORYZONCIE

jest już w Gdyni tankowiec amerykański „John P. Altgelt", który wiezie z portu San Pedro ładunek 8.000 ton oleju kokosowego, wartości 3,5 mil. dolarów.

RYBOŁÓWSTWO

Trwająca na Bałtyku nieustępliwa, ciężka zima ograniczyła nasze rybołówstwo morskie prawie całkowicie. Zasadniczo tylko silniejsze kutry z dogodnie położonych portów we Władysławowie i na Helu mogły w ciągu ostatniego okresu wypływać na otwarte morze i brać udział w połowach. Na dobitkę obfite ławice dorsza w dalszym ciągu pozostają u naszych brzegów i łowiące kutry przywoziły po 10 ton ryby każdy, tak że pomimo ograniczonej liczby zdołały złowić więcej jeszcze niż w grudniu (grudzień — 2.012 ton, styczeń — 2.151). Oswobodzenie gdyńskich kutrów rybackich, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „Żeglarza" — nie udało się. Wyrąbany z trudem kanał zamarzł w ciągu jednej mroźnej nocy i kutry pozostały bezczynne. Okres stagnacji w rybołówstwie morskim wykorzystywany jest przez rybaków na połowy w przeręblach oraz na dokształcanie zawodowe. W związku z tym uruchomione zostały na obszarach poszczególnych Urzędów Rybackich odpowiednie kursy. Władze rybackie zajęte są zorganizowaniem sprawnego aparatu odbiorczego — by po nastaniu obfitych połowów jakie spodziewane są na wiosnę i latem, jak największa ilość świeżej ryby została rozprowadzona na zapleczu. Uniemożliwi to powstanie dotkliwego kryzysu rybnego, na wzór tego jaki wytworzył się latem ubiegłego roku, kiedy trzeba było ograniczać pomyślne połowy z braku odpowiednich środków transportowych i punktów zbytu na zapleczu.

Sroga zima tegoroczna utrudnia także sytuację naszego rybołówstwa dalekomorskiego. Prawie wszystkie statki pozostają poza Bałtykiem i są odcięte od Gdyni. Zrazu prowadziły one obfite połowy w oparciu o porty angielskie lecz wielki kryzys węglowy w Anglii spowodował, iż odmówiono im dalszej sprzedaży bunkru. Zaopatrzenie traulerów w węgiel napotyka wskutek tego na wielkie trudności, co może je zmusić do zaprzestania połowów. W związku z tym planowane jest założenie dla naszych statków dalekomorskich bazy bunkrowej, zasilanej transportami węgla z Kraju. Zapewniono sobie również pomoc Szwecji, która obiecała pożyczyć polskim traulerom węgla do czasu, kiedy można go będzie transportować bezpośrednio z Gdyni. Kwestia założenia własnej bazy dla statków dalekomorskich jest tym ważniejsza, że ilość ich znacznie się ostatnio zwiększyła na skutek podniesienia polskiej bandery na kilkunastu zakupionych w Anglii i tam przebudowanych jednostkach. Stan polskiej floty dalekomorskiej przedstawia się obecnie następująco: — Największe nasze przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmor" posiada 13 czynnych jednostek. Są to traulery — „Kastor", „Wega", „Saturnia", „Jupiter", „Orion", „Saturn" i „Neptun" oraz tzw. lugro-traulery — „Apoloniusz", „Euzebiusz", „Antoniusz", „Eugeniusz", „Arkadiusz", „Eustachiusz" — Ogólny ich tonaż wynosi 2961 BRT oraz 1213 NRT. Wszystkie te jednostki biorą udział w połowach pod polską banderą. Prócz nich znajdują się jeszcze w przeróbce na stoczniach angielskich traulery dalekomorskie „Neptunia" i „Kastoria" oraz lugro-trauler „Silweriusz". Poza tymi 16-oma jednostkami mają być przydzielone Dalmorowi jednostki budowane w Anglii dla Polski w ramach pomocy UNRRA. Są to niewielkie, motorowe stateczki w liczbie sześciu. Pomyślane są jako jednostki uniwersalne, nadające się zarówno do połowów włókiem (tak jak trauler), jak i pławnicą oraz niewodami. Wykończone mają zostać jeszcze w tym roku. Dalej planowany jest zakup w Anglii jeszcze trzech używanych traulerów. Na stoczni nr. 2 w Gdańsku wykańcza się traulery „Panorama" i „Thiele", przerabiane ze stawiaczy sieci zagrodowych. Pierwszy jest własnością fmy Dalmor, drugi ma być przez nią zakupiony. W końcu — w niedługim czasie ma być rozpoczęta na jednej z polskich stoczni budowa jednego lub dwóch traulerów wg. planów opracowanych przez Dalmor. Przedsiębiorstwo „Ławica" posiada cztery czynne jednostki — traulery „Ławicę", „Polesie", Podole" i „Pokucie". Towarzystwo „Deltra" dysponuje jednym traulerem w przebudowie — „Deltrą I".

Traulery Dalmoru „Neptun" i „Neptunia" są to jednostki przeznaczone dla Szkoły Rybaków Dalekomorskich PCWM. Zostały one specjalnie przebudowane dla celów szkoleniowych i mają pomieszczenia dla 29 osób załogi każdy.

NOWY DOWÓDCA MAR. WOJ.

W lutym objął swoje obowiązki służbowe nowomianowany Dowódca Marynarki Wojennej — **kontradmirał Włodzimierz Steyer.**

Kontradmirał Steyer jest jednym z najdoświadczeńszych i najbardziej zasłużonych oficerów naszej Floty. Urodzony w 1892 roku wstępuje w roku 1910 do Morskiego Korpusu w Leningradzie i kończy go w roku 1913. Przez okres pierwszej wojny światowej pływa na jednostkach floty rosyjskiej, m. in. na słynnym krążowniku „Askold", jedynym rosyjskim okręcie biorącym wraz z Aliantami udział w walkach na mo-



rzu Śródziemnym. W roku 1919 kontradmirał Steyer wstępuje do Polskiej Marynarki Wojennej i pełni w niej nieprzerwanie służbę aż do roku 1939. W roku 1925 kończy we Francji wyższe studia wojenno-morskie. We wrześniu 1939 ówczesny komandor Steyer pełniąc funkcje dowódcy Rejonu Umocnionego Hel — kieruje obroną półwyspu, który poddaje się dopiero 2 października, jako ostatnia placówka Rzeczypospolitej. Komandor Steyer dostaje się do niewoli niemieckiej, w której przebywa aż do roku 1945. Natychmiast po powrocie do Kraju melduje się do dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej i zostaje skierowany do dalszej służby w Marynarce Wojennej, w której zajmuje kolejno szereg odpowiedzialnych stanowisk. W uznaniu zasług zostaje w grudniu 1946 mianowany kontradmirałem a wkrótce potem Dowódcą Floty.

Dwie awarie

(dalszy ciąg ze strony 42).

Na szczęście — nikogo z pokładu nie zmyło.

Stary Jonny drapie się po siwym łbie i szuka sposobu wyjścia z opresji. Znikąd rady ani podtrzymania. Jeżeli wiatr zelżeje, trzeba będzie chyba ukradkiem gdzie pod ląd podjechać i sosenkę na maszt wyciąć. Lecz gdzież wynaleźć taką redę dobrą, gdzie las blisko, a strażników nie ma?

Drapie się stary Jonny po kłaczastej czuprynie i wspomina stare przygody. Różnie w morzu bywało, ale ktoby tam spamiętał wszystkie złe chwile. Jak przez mgłę przypomina się staremu trzydniowe holowanie statku za pomocą szalup, kiedy to im ster urwało, i wiele różnych przypadków, gdzie ginęli dobrzy kamraci, zmyci falą lub zżarci szkorbutem.

Przyszli inni do rufowej kabiny. W takt chybotów i przelatującej przez pokład fali zgodzono się, że innej rady nie ma, jak przeczekać sztorm, a wynalazłszy brzeg dobry, zaopatrzyć się w nowy maszt. Długie były jeszcze rozhowory, gdzie jest miejsce sposobne do takiej roboty. Eryk chciał aż pod Windawę płynąć i przysięgał, że nie tylko sosenkę wskaże, ale jeszcze i do wsi po konie skoczy, gdyby daleko od brzegu było.

Przeważyło jednak zdanie kucharza, który z niejednego pieca chleb jadł i podobno w młodości za szturmana pływał.



— Popłyniemy na Dagö — orzekł, a stary Jonny tylko głową kiwał i nie przeczył. — Znam tam dobrą redę. Podjechać pod ląd można choćby na sto sążni. A tuż na brzegu lasy Tiessenhausenów, gdzie strażnika nie zobaczysz, bo staremu grafowi zmarło się już dawno, a grafini nic — tylko w Pitrze siedzi. Rąbać można choćby w dzień biały i spokojnie na redzie maszt osadzić. Za to on, kucharz, ręczy słowem i przysięga, że coś trzydzieści lat temu, nie tylko sobie w Tiessenhausenowskich lasach maszt przysposobili, ale jeszcze z flintami na dziki poszli.

Były kiedyś czasy, były.

W noc przestało starego Jonny drzeć w stawach, niechybna oznaka, że pogoda się zmieni. Jakoś i zmieniła się, wiatr zelżał, a następnego wieczora stali na osłoniętej redzie, spuściwszy ręcznie kotwicę.

Pierwszego dnia napełnili beczki słodką wodą w niedalekim strumieniu i darli łyko na łapcie. Pasownych sosenek było co niemiara, wokół pustka, strażników ani śladu. Kucharz był człek bywały, a co wedle statkowego obrzadku powiedział, to mądrzej było, niżby w książkach wyczytał.

Po trzech dniach Linea z nowym masztem, z obciągniętym takielunkiem i zmienionymi żaglami, podniósłszy kotwicę, ruszyła z lekkim Ostem. Jonny bojąc się Svensona, ażeby zamknąć gęby całej załodze, obiecał im pokupować nowe portki i wziąć świeżego prowiantu przed wyjściem z Bałtyku. Załoga były swoje chłopy, nikt pary z gęby nie puścił, tylko Eryk, ożeniwszy się — tak do cna zgłupiał, że swojej babie wszystko wygadał. Tą drogą, przygoda Linei nie tylko rozeszła się po wszystkich statkach pływających na Bałtyku, ale doszła również i do uszu Svensona i jego wspólników.

Wśród wspólników zapanowała wtedy konsternacja, i tylko Svensonowi przypisać należy, że się spółka nie rozsypała, jako że wszyscy wspólnicy byli z lądu. Bo wspólników miał Svenson pięciu: był pastor z Vasteras, jedna wdowa po hurtowniku z Västervik, dwóch chłopców ze Skane i policjant z Söderhamu. Stary Jonny, jak zawsze, wymówił jesienią Svensonowi, ale potem pływał u niego jeszcze coś piętnaście lat, dopóki go zupełnie nie pokręciło.

W r. 1947

Punkt o dziesiątej rano odcumował s/s „Linea" z Bassin d'Algiere, parę minut po południu wychodził statek ze śluzy, a o drugiej siedzieli już na kamieniach kilkanaście mil dalej z podartym dnem i wodą w pierwszej ładowni.

Tak w skróceniu wyglądały dzieje pewnego fatalnego piątku.

Równo z pierwszymi uderzeniami kadłuba o dno, z maszyny oddzwoniono na stop, a trzeci oficer przyjął meldunek, że kingstony są zupełnie zapchane, więc na razie tak jakby maszyny nie było. Po wymierzeniu dna, okazało się, że statek opiera się prawie całym kadłubem. Było to znaczną ulgą w sytuacji. Statek stał niby w doku, odpadły troski, co stanie się z Linea przy odpływie. Tak podparty kadłub stać może choćby na piasku, nawet zupełnie bez wody. Kapitan Mac Donald uczuł mały przypływ zadowolenia: gromady fotoreporterów nie zobaczą jego Linei pękniętej; w tygodnikach całej Europy nie

będzie interesującego zdjęcia przełamanego statku, leżącego na tle łączki lub kartofliska. Kiedy się stoi bezradnie na kamieniach, nawet takie problematyczne pociechy są miłe sercu.



W pierwszej chwili była nadzieja, że uda się statek ściągnąć holownikami. Nadzieję rozwiał pilot, twierdząc, że dno jest usiane kamieniami, a gdy jeszcze z maszyny przyszły meldunki, że woda w balastach przybiera, Mac Donald widział jak na dłoni obszerną wzmiankę o sobie w rubryce „Sinistres Maritimes".

W pół godziny potem, nim jeszcze przestało bzykać w radiokabinie, do burty Linei dobił holownik, noszący nazwę Fairplay XIX i z miejsca rozpoczął zwykłe, ratownicze kanty.

Był wtedy przypływ, więc po krótkiej konferencji z Mac Donaldem, rozpoczęto ściąganie z mielizny. Pracowano ostrożnie, żeby broń Boże nie ściągnąć Linei zbyt szybko na wodę. Po trzech godzinach przyszedł jeszcze jeden z licznej rodziny Fairplayów, tym razem Fairplay VIII, i razem zgodnie pracowali aż do godziny 6-tej wieczorem, kiedy to rozpoczął się odpływ. Na noc oba holowniki dobiły do burty Linei, niby psy myśliwskie strzegące padłej zwierzyny.

Kapitan Mac Donald długo w nocy chodził medytując po pokładzie.

Sytuacja nie była wesoła.

Sprawę przegra — jak amen w pacierzu. Na zakręcie, poniżej śluzy, szedł nie swoją stroną farwateru, a kiedy diabli nadali tego Greka idącego kontrkursem, trzeba było albo wziąć więcej w lewo, albo też narazić się na zderzenie przy pełnej szybkości na środku rzeki. Wybrał pierwsze i ot, siedzi teraz ze swoją jeszcze Lineą na kamiennej grzędzie, nieopodal brzegu.

Dziś jeszcze jest spokój, ale jutro z rana zwalą się nurkowie, berlinki po ładunek, legion ekspertów z Lloydu, panowie z asekuracji, prasa, a co najgorsza — pewną będzie już ktoś z Kompanii. Będą chodzić, szukać, węszyć, zaglądać do dziennika, przepytywać pilota, przynosić mnóstwo papierków do podpisu, i w myślach obliczać, ile to da się zarobić na jego Mac Donalda nieszczęściu.

— A nasze wszystkie rzeczy w wodzie, panie kapitanie — zaszemrał w ciemności cichutko głos bosmana.

Zaczyna się — jęknęło w kapitańskim sercu, — teraz każdy chłopak przyjdzie z listą utopionej garderoby, gdzie będzie smoking, trzy garnitury, tuzin koszul, patefon i skórzany neseser.

— Jutro, jutro bosmanie z żalami — odrzekł Mac Donald , siląc się na ton obojętny.

Jakoż przyszło owo jutro.

Od samego rana śmigały motorówki po rzece, zwożąc różnych starszych panów w melonikach i z cygarami, ale prawdziwy rwetes rozpoczął się dopiero, gdy przyjechał inspektor z Kompanii w towarzystwie bubka z asekuracji.

Batalię przy stoliku rozegrano dość szybko. Pewne było, że „Lineą" stoi równo podparta, fala na rzece nie groziła, więc Fairplaye, ludzie rzeczy świadomi, radzili dno oklinować, gdzie się da założyć plastry, a ulżyć statkowi albo odpompowaniem pełnych balastów, albo przeładowaniem kilkuset ton na berlinki.

Znów podsunięto Mac Donaldowi papiery, które podpisał we wskazanym miejscu.

Po zrobieniu kontraktu, towarzystwo z Fairplay'ów raźnie wzięło się do roboty. Nurkowie poczęli klinować szczerby, forman ze swoimi wziął się do wyładunku, a kiedy jeszcze postawili na pokładzie coś dziesięć pomp, na piąty dzień poczuł Mac Donald jak mu pokład drgnął pod stopami. Wieczorem stali już w doku. Znów rozpoczęły się procesje agentów i przetargi. Na poczcie aż dwóch urzędników miało pełne ręce roboty, tyle było depesz i telefonów w związku z „Lineą".

Pięć stoczni stanęło do zawodów, w których nagrodą miało być nowe dno i ster dla „Linei".

Clark z „International Insurance Company" dwoił się i troił, telefonował, depeszował, straszył stocznie hamburskie Kopenhagą, agentowi z Rotterdamu w sekrecie pokazywał niemal autentyczne oferty angielskie, inspektor z Kopenhagi obiecywał oprócz robót awaryjnych zrobić doroczny remont, ukazywał ponętne możliwości budowania dla potężnej Scandinavian Shipping Co. całej nowej flotylli...

Dość, że po trzech dniach podpisali w Carltonie, po dobrej kolacji umowę, na mocy której, s/s „Linea" miała wyjść po pięciu tygodniach ze stoczni Mesers. Atkinson and Co. w takim stanie, w jakim pięć lat temu opuszczała stocznię macierzystą. Przedstawiciel Int. Insur. Co. był zadowolony. Jego firma była tylko subagentem trustu ubezpieczeniowego, (który z kolei reasekurował się w jeszcze potężniejszym koncernie), sub - agentem, który brał tylko procent od obrotu. Nie ryzykowali nic.

Scand. Shipping Co. też była zadowolona, i to nawet podwójnie. Za psi pieniądz odnowili i wyremontowali „Lineę", a po drugie pozbyli się Mac Donalda, którego awarie przyczyniały zbyt dużo pisaniny i psuły miły, spokojny nastrój w Kompanii.

Kapitan Mac Donald w gruncie rzeczy również zaliczał się do zadowolonych. Sąd orzekł jego pełną winę i wziąwszy pod uwagę poprzednie wypadki odebrał mu dyplom.

Było publiczną tajemnicą, że kpt. Mac Donald był ubezpieczony w tejże samej Int. Insur. Co. od utraty dyplomu, na sumę dwóch tysięcy funtów. Był dobrej myśli i wierzył, że nawet w razie konieczności apelacji, izba wyższa zatwierdzi wyrok pierwszej instancji.

Z dwoma tysiącami funtów można już coś na lądzie zacząć. Dobre kino w centrum nie jest wcale takim złym interesem, albo kabaret z dancingiem. Oprócz tego kpt. Mac Donald miał zamówienie od redaktora Weckly Magazine, na kilka sielankowych reportaży z morza, a wiadomo, że takie morskie reportaże pisuje się najlepiej, gdy przez okno pachną sianokosy lub benzynowe spaliny. Nawet sam Conrad tak o morzu pisywał.

Starszy oficer z „Linei", po dawno oczekiwanej Mac Donaldowej dymisji naszył sobie nareszcie upragniony czwarty pasek i chodził dumny jak paw, wierząc głęboko, że dopiero od niego rozpocznie się prawdziwa marynarka handlowa.

Marynarze też nie mieli powodów do niezadowolenia. Po długich korowodach, po interwencji Związku w Kompanii i asekuracji, dostali wreszcie pieniądze za swoje potopione graty. Zaraz też dwóch z nich poszło na ląd: jeden ożenił się i założył kolonialkę, a drugi po pijanemu wpadł do wody i utonął. Nawet trupa nie znaleziono.

Całość kosztów awarii „Linei", utonęła gdzieś w mrokach anonimowej kapitalistycznej gospodarki.

Odpowiedzi Redakcji

(dokończenie ze str. 53)

Bruno Alejski — Pleszew. Owszem, siłę wiatru mierzy się wg. skali Beauforta — znajdziecie ją wydrukowaną w lutowym numerze „Młodzieży Morskiej" piśmie L. M. (adres Redakcji: Warszawa, Widok 10). Książki do działu „Lektura morska" wybieramy wg. naszego własnego uznania. „Pogodoznawstwo dla marynarzy" Cwilonga — jest na Wybrzeżu stosunkowo łatwe do nabycia i można je tu dostać w prawie każdej księgarni. Wymienionych przez Was przyrządów na statkach się zwykle nie używa.

Komenda Hufca Harcerzy w Dynowie — Niestety planów kajaków ani łodzi nie posiadamy. O ile nie zainteresuje Was łódź turystyczna, której opis budowy zamieszczamy w bieżącym numerze „Żeglarza", spróbujcie zwrócić się do znanego konstruktora kajaków M. Plucińskiego, Gdynia, ul. Waszyngtona, Stocznia Rybacka. Życzymy powodzenia w pracy.

Koło Ligi Morskiej przy Gimn. i Lic. im. Bergera w Poznaniu. Z miłą chęcią nawiążemy z Wami bliższy kontakt i w miarę możności będziemy się starali dostarczyć Wam żądane materiały. Rysunek z 3-go numeru „Żeglarza", to luźny projekt wykończenia statku szkolnego „Zew Morza", o którym szereg szczegółów zawiera prawie każdy numer naszego pisma. W najbliższym czasie „Zew Morza" oddany zostanie na stocznię w celu ostatecznego wykończenia i zdjęcia jego, w pełnej „krasie", mieć będziemy dopiero późną wiosną. Fotografia „Zewu" w jego stanie obecnym była w poprzednim numerze „Żeglarza". Fotografiami z życia PCWM służyć Wam będziemy mogli dopiero w przyszłym miesiącu — gdyż dopiero od kwietnia uruchomimy nasz serwis fotograficzny. Korespondencję nawiązać możecie z uczniem Szkoły Jungów Andrzejem Szczepaniakiem, Gdynia, PCWM, al. Zjednoczenia 3. Żądany adres: Centralny Ośrodek Morski Ligi Morskiej — Ustka (Postomin) pow. Słupsk, woj. Gdańskie.

Józef Sroka — Godziesze. Otrzymaliśmy obydwa Wasze długie listy. Szczerze Wam współczujemy w Waszych zmartwieniach, ale niestety na sprawę zwolnienia z wojska Waszego Brata — najmniejszego wpływu nie posiadamy. Sądzimy jednak, że kłopoty Wasze szczęśliwie się rozwieją i będziecie mogli wziąć udział w naszych letnich kursach pracy morskiej. Nie omieszkajcie wtedy odwiedzić redakcji „Żeglarza". Wasz wzrost i stan zębów nie są zbyt poważną przeszkodą — i nie należy się tym przejmować. Z utworu zamieszczonego w Waszym liście — nie skorzystamy, bowiem wierszy z zasady nie drukujemy. Przesyłamy pozdrowienia. Piszcie do nas częściej.

Adam Surma — Pionki. Wszystko w porządku!

Jankowskiego Eugeniusza z Serocka Pomorskiego, Morcinka Franciszka z Koźmic Wielkich oraz Borowicza Alojzego z Więcborka — prosi Administracja „Żeglarza" o dokładne podanie adresów, gdyż wysyłane do nich egzemplarze „Żeglarza" są zwracane przez pocztę.

Treść numeru:

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—,

Druk. Mar. Woj. III.47 Nr 1441